COMISIÓN DE PRESUPUESTO INTEGRADA CON HACIENDA

(Sesión celebrada el día 13 de setiembre de 2018).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:00).

–La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda tiene el gusto de recibir a la delegación del Instituto Nacional de Evaluación Educativa, integrada por su presidenta señora Alex Mazzei.

SEÑORA MAZZEI.- Muchas gracias por recibirnos. Pido disculpas porque en esta oportunidad no me han podido acompañar algunos compañeros. El señor Pablo Cayota llegará en unos minutos, porque tuvo un inconveniente en su colegio. Uno de los compañeros es del departamento de Rivera, estuvo la semana pasada, pero hoy no pudo venir, y otro tuvo que viajar a Estados Unidos. En el instituto están todos muy activos y he quedado al frente. Nuevamente, agradezco la invitación y pido disculpas por los compañeros que no han podido acompañarme.

Traje una presentación, que está consensuada, y que será de utilidad para todos. Como los señores senadores saben, el motivo de la solicitud de nuestra entrevista está vinculado al tema del presupuesto.

El Instituto Nacional de Evaluación Educativa es una institución nueva en el Uruguay. Empezó a funcionar en el año 2013; en 2012 se nombró la comisión directiva y empezamos a discutir e intercambiar conocimientos con otras instituciones de la región para ver cuáles eran sus competencias, cómo era su organización y cómo funcionaban. Si bien es una institución muy novedosa en Uruguay, ya tiene un poco de historia en algunos otros países de la región con los que nos relacionamos mucho.

(Ingresa a sala el señor Pablo Cayota).

–El instituto ha pasado por dos etapas. En la primera, se fue armando y en la segunda, se fueron generando proyectos estructurales. La evaluación educativa tiene poco sentido si se hace aislada sobre un tema y luego se descuida. Lo interesante de la evaluación educativa es la continuidad de las mediciones en los mismos temas para poder apreciar cómo se van moviendo los resultados y poder identificar a qué responden los cambios en la educación.

Cuando creamos el instituto, ni siquiera teníamos un lugar físico, nos instalamos en una de las zonas del Parque Tecnológico del LATU –los invitamos a que vayan a visitarnos cuando lo deseen– y empezamos a armar un proyecto. Originalmente, cuando comenzamos a trabajar en el año 2013, teníamos un presupuesto ficto que el Parlamento había aprobado para cuando se creara el Instituto Nacional de Evaluación Educativa. Al llegar el año 2015 nos preparamos pensando, justamente, en la posibilidad de armar el primer presupuesto real y verdadero del país, pero no ocurrió así porque, en general, se adjudicaron recursos extra o nuevos a los que ya tenían las instituciones diciendo, por ejemplo, «Incrementase en tanto el presupuesto de tal institución». Esto hizo que tuviéramos grandes dificultades por la diferencia entre nuestras proyecciones de lo que necesitábamos para armar un instituto como corresponde y la asignación que finalmente se nos otorgó desde el ministerio y el Parlamento.

Como saben, los cometidos del instituto tienen que ver con la evaluación de la calidad de la educación desde la inicial y primaria hasta la culminación de la educación media superior. Esto implica la evaluación de los logros educativos, de las características de los centros educativos, de las condicionantes que inciden o de los factores que colaboran en lo que tiene que ver con los resultados. Realmente, es bastante difícil elaborar un diseño de evaluación para un sistema educativo que pueda ser útil, fundamentalmente para mejorar la calidad de la educación, que fue lo que nos inspiró desde el comienzo.

En ese marco y para el año 2015 nos propusimos cuatro líneas estratégicas. Una de ellas ya está indicada por ley y tiene que ver con la elaboración de un informe sobre el estado de la educación en Uruguay. Cabe destacar que el instituto presenta este informe cada dos años, o sea que el año próximo nos tocará presentar el tercer informe, ya que los dos anteriores fueron en 2014 y 2017.

Por otro lado, a fin de poder investigar mejor las características y las problemáticas de la educación nos trazamos una serie de evaluaciones nacionales como, por ejemplo, la Evaluación Nacional de Logros Educativos. Como decía, esto se definió en el año 2015 como uno de los ejes de trabajo y sirve para evaluar los resultados de aprendizaje, tanto de lenguas y matemática como de habilidades socioemocionales –este concepto se incorporó recientemente–, componente nuevo que no se lleva a cabo en ningún otro país de América Latina, pero que es muy importante para poder entender a qué se deben las diferencias en los resultados del aprendizaje. Lo cierto es que seguimos identificando que quienes tienen más dificultades para lograr buenos resultados son los sectores más pobres de la población y esto nos tiene muy preocupados. Es uno de los temas que queremos investigar porque es algo que ocurre en todos los países y todavía no se ha encontrado una forma de abordar esta problemática.

En definitiva, la Evaluación Nacional de Logros Educativos tiene que ver con pruebas estandarizadas que este año ya hicimos en terceros y sextos años de primaria; daremos los resultados dentro de veinte días. Cabe destacar que estas evaluaciones no solo traen consigo los resultados de los estudiantes sino también lo que llamamos oportunidades de aprendizaje, es decir, cómo ven los resultados los docentes y trabajan sobre ellos. También constan los programas, las didácticas, las concepciones previas que tienen sobre algunos temas –que va a ser de gran utilidad–, la contextualización de los centros educativos, las características socioculturales de los estudiantes y de las familias, y las respuestas de las familias sobre su percepción del sistema educativo. Creemos que esto va a ser por demás rico. Este año ya estamos instrumentando los mecanismos para hacer esta evaluación de logros en tercero de ciclo básico, abarcando todas las modalidades: secundaria, educación técnica, escuelas de alternancia en séptimo, octavo y noveno, que se desempeñan en educación primaria.

De manera que la evaluación de logros es un eje muy importante que va a ser la ruta y uno de los marcos fundamentales de trabajo del instituto. Justamente, en la sistematización de resultados y en la aplicación de forma sistemática de los instrumentos, se va a poder ver realmente qué pasa. Habitualmente nos preguntan si estamos mejor o peor. ¿Mejor o peor en qué? Seguramente si tenemos algunas líneas de trabajo vamos a tener mejores respuestas y podremos colaborar más en la búsqueda de soluciones.

La otra línea que nos importa y que hemos tenido que suspender en este período por problemas de recursos, tiene que ver con la evaluación longitudinal de aprendizajes, que está indicado en la imagen que estamos observando. ¿Qué es esto? Es el seguimiento de una cohorte. Después que hicimos la prueba de tercero y de sexto de primaria, seguimos a algunos estudiantes en cuarto de primaria y en primero de liceo, para ver qué pasa con esos alumnos a lo largo del trayecto educativo. Hoy en el sistema educativo se está haciendo un seguimiento de trayectorias, que es bien interesante, de los estudiantes, y también hay posibilidades de avanzar porque existen recursos informáticos, programas que están empezando a romper con ese aislamiento que había antes por subsistema.

En cuanto al estudio en profundidad acerca de cómo avanzan por el trayecto educativo los estudiantes, hay mucha luz para ver qué es lo que pasa, qué es lo que les interesa, por qué dejan, por qué retoman, cuándo retoman, cuándo se alejan y dónde, qué características son las que más influyen. Eso es lo que nosotros llamamos evaluación de panel o de cohorte. Este año nos hubiera tocado hacer el seguimiento de tercero de primaria a cuarto y de sexto a primero de liceo, pero no lo pudimos hacer

–como ustedes saben– por razones presupuestales.

Otro tema que es importante es el mirador educativo –al que todos pueden acceder a través de la página web del instituto– que es un seguimiento de las metas del Gobierno. Cuando este asume plantea una serie de metas en el terreno educativo, con plazos. El instituto ha creado un instrumento maravilloso, que además es muy didáctico y que ayuda mucho a ordenar los conceptos fundamentales para mirar el sistema educativo. En ese sentido, hace un seguimiento de esos conceptos como, por ejemplo, cobertura, logros en el aprendizaje, edades en las que se transita por esa trayectoria, características de los docentes, etcétera. Lo destacable es que esos conceptos están bien definidos –justamente, el Uruguay tiene problemas en la definición de indicadores– y se hace un seguimiento

sistemático que se actualiza año a año. Ya lo tenemos actualizado para 2017. Para los legisladores puede ser un instrumento de gran utilidad acceder a estos datos.

Por otro lado, tenemos una línea de estudios. Entre otros, ahora estamos haciendo un trabajo sobre salud laboral de los docentes, que también es un tema importante. Se trata de saber cuánto afecta en la salud laboral el ejercicio de la profesión docente, que es una tarea de desgaste al estar diariamente frente a muchos grupos de alumnos.

Estos son los ejes principales del instituto y tienen un correlato –como decíamos– que no se puede interrumpir.

La diapositiva que se está exhibiendo muestra cómo está compuesto el gasto. Es un instituto pequeño ya que tiene menos de 40 investigadores y muy pocos funcionarios. Indudablemente, la base del instituto es la investigación y los estudios. Algunos de ellos los hacemos con contrataciones puntuales, a término, en el caso de ciertas investigaciones. No tratamos de tener una gama de expertos en el instituto porque las evaluaciones van a tener que abordar distintos aspectos de la realidad educativa. Al respecto, hacemos convenios puntuales con universidades, con centros de estudios y en otros casos contratamos consultorías de personas que tienen nivel académico en el área de investigación en ciencias, que demuestran que son de interés para el tema que estamos investigando. Así funciona el presupuesto del instituto.

En la parte superior de la gráfica figura lo que proyectamos nosotros de ingresos y de gastos, y la línea verde que figura en la parte inferior muestra el presupuesto que estamos recibiendo. Quiere decir que hay un trecho grande entre la propuesta que hicimos en 2015 –los proyectos que tenemos– y los resultados, que figuran en la línea inferior, que como mencioné es lo que recibimos del presupuesto.

Hice un cuadro rápido para que se tenga en cuenta cómo las líneas mostradas en la gráfica anterior tienen su correlato en los años siguientes.

El mirador educativo, como decimos, se actualiza año a año –2019, 2020, 2021– y debemos tener recursos invertidos en esto anualmente.

Lo mismo sucede con la evaluación longitudinal. Ya dijimos que el seguimiento de cohortes no se pudo hacer este año por razones presupuestales, pero aspiramos a que el año que viene –visto que este año estamos haciendo tercer año de ciclo básico– podamos, con recursos para el seguimiento de cohorte, hacer el seguimiento de los alumnos hacia bachillerato, que es una de las franjas más frágiles y débiles que tenemos en el sistema educativo.

Como vemos allí, los estudios que planteamos están planificados para 2018, 2019 y 2020. Hay toda una secuencia de estudios que no se pueden interrumpir porque de nada serviría lo que ya hicimos. Lo interesante es, justamente, poder medir con el mismo instrumento los resultados de los estudiantes, a medida que se van desarrollando políticas nuevas o con las mismas políticas.

Por eso planteamos que no es cuestión de decir: «Bueno, nos achicamos y con eso andamos», porque eso implicaría dejar de darle continuidad a cosas que para nosotros son sustanciales.

En esta diapositiva hicimos una presentación con los recursos que recibimos del Parlamento –que figura en la columna bordó de la gráfica– y el incremento del costo de vida, IPC, si solamente hubiéramos incrementado el presupuesto de acuerdo al costo de vida, cosa que no fue así. El instituto recibe $ 70:000.000 por año, que tampoco son actualizados por incremento de IPC ni salarial. El año pasado el Ministerio de Economía y Finanzas nos otorgó $ 3:000.000 para compensar los incrementos salariales, pero no están previstos en la atribución parlamentaria del presupuesto. Tenemos $ 70:000.000 establecidos y para el año que viene también tenemos esa cantidad. En el año 2017 se nos abatieron en $ 7:000.000 y los $ 70:000.000 nos quedaron $ 63:000.000.

De manera que si miramos este cuadro nos damos cuenta que sólo $ 70:000.000 por el incremento de IPC, implicaría que este año para 2019 ya necesitaríamos $ 25:000.000 más.

El año pasado recibimos un aporte presupuestal extraordinario para este año 2018 para realizar una actividad nueva –que consideramos imprescindible–, un censo rural en tercer año de ciclo básico, en todas las instituciones de educación media del medio rural y por única vez. Nuestra intención –en la medida en que podamos– es hacer censos en todo el país, sobre todo en la educación media. Veremos si tenemos presupuesto para ello.

En educación media haremos una presentación por regiones, es decir una devolución de resultados por región, así como el censo rural. La partida –como decía el señor Cayota– la recibimos por única vez este año para implementar el censo rural. Solo con mirar esta gráfica nos podemos dar cuenta de la situación compleja que estamos viviendo.

Por otra parte, no tenemos posibilidades de acceder al préstamo del BID –si bien nos ha hecho donaciones, hemos realizado convenios con ANEP a través de la venta de servicios con pagos del Banco Mundial, y explorado distintas maneras de recurrir a recursos extrapresupuestales– porque somos una institución pública de derecho privado, y ello nos impide contraer deuda con él. De manera que hemos mantenido una relación muy cercana y de investigaciones conjuntas, pero tenemos una limitación en lo que tiene que ver, justamente, con la cuestión presupuestal.

SEÑOR ALCORTA.- Pido excusas por la interrupción pero tengo una pequeña duda.

La señora Mazzei decía que el presupuesto era de $ 70:000.000 y que, ajustándolo por IPC, aumentaría $ 25:000.000. ¿El IPC de cuántos años se toma en cuenta? Formulo esta pregunta porque un aumento de $ 25:000.000 equivale casi al 40 %.

SEÑORA MAZZEI.- El estudio que hicieron los contadores prevé tomar el IPC desde 2016. Nosotros siempre tuvimos un presupuesto estable y a partir de ese presupuesto se calculó el incremento por IPC año por año. De haber recibido el incremento en forma anual, seguramente hoy tendríamos que estar en la cifra que mencioné.

SEÑOR ALCORTA.- Estamos hablando de 2016, 2017 y 2018.

SEÑORA MAZZEI.- Comprende también a 2019 y 2020.

SEÑOR AMORÍN.- Desde 2015 en adelante.

SEÑORA MAZZEI.- Exactamente.

SEÑOR BERTERRECHE.- Le doy la bienvenida a la delegación.

Quizá esté equivocado pero no recuerdo que haya habido un aumento del IPC de más del 10 %.

SEÑORA MAZZEI.- Creo que el índice se ubicó entre el 6 % y el 8 %; nunca fue más.

SEÑOR BERTERRECHE.- Vuelvo a decir que no recuerdo que haya habido un IPC mayor al 10 %. Es un detalle a revisar en la gráfica –esto no hace a la presentación–, porque el período 2016-2017 da como resultado casi un 11 %.

SEÑORA MAZZEI.- Hay que tomar en cuenta que en 2016, de los $ 70:000.000 que debimos haber tenido, tuvimos $ 63:000.000. Quizá el cálculo se hizo sobre esta cifra y de ahí surge la diferencia.

SEÑOR AMORÍN.- Si me permiten, voy a intentar interpretar la gráfica.

Seguramente $ 70:000.000 eran en 2015; en 2016, con el ajuste por IPC, deberían haber sido $ 74:000.000, lo que representa un aumento por debajo del 10 %. Luego, se pasa de $ 74:000.000 a $ 82:000.000. Y entre $ 82:000.000 y $ 88:000.000, también el aumento está por debajo del 10%. Finalmente, entre $ 88:000.000 y $ 94:000.000, y entre esta última cifra y $ 102:000.000, también los valores están por debajo del 10 % de incremento. Por lo tanto, me parece que sus contadores hicieron bien los cálculos.

(Dialogados).

SEÑORA MAZZEI.- Muchas gracias.

Para finalizar la presentación agradecemos a la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda por habernos recibido y por haber podido compartir nuestra problemática. Vamos a hacer entrega de esta gráfica controversial para que los señores senadores puedan analizarla más detenidamente, pero nos consta que se tomaron los valores del IPC que figuran en la página del Instituto Nacional de Estadística, lo que se proyectó a los valores a que se hizo mención. Suponemos que no hay errores.

SEÑOR CAYOTA.- Muchas gracias por recibirnos.

Creo que es correcto el cálculo del incremento por IPC año a año pero no quiero concentrarme en ese punto en este momento, porque sabemos la cantidad de demandas que este Parlamento tiene con respecto a los recursos, la complejidad de tener ya la rendición de cuentas aprobada en una cámara y todo lo que significa abrirla.

Para no hacer una comparecencia meramente formal, me gustaría recalcar algunos puntos de la exposición que hizo la profesora Mazzei, y para ello voy a hacer un poco de historia del Ineed.

Este instituto fue producto de la ley de 2008 y de un consenso a nivel parlamentario que permitió su creación. En términos comparados con América Latina, fue un proceso que se dio con cierto rezago. Por tanto, si lo comparamos con otros institutos del continente, es de los más jóvenes. Podemos decir que implicó la construcción de una nueva institucionalidad dentro del sistema educativo.

Ese proceso de nacimiento del Ineed –que, como decía, surgió del consenso de todas las fuerzas políticas, con iniciativa del Gobierno a través de la ley de 2008– implicó, de hecho, que se iniciara una etapa de construcción de una cultura de evaluación en el país en relación a la educación.

Más allá de que antes había otros instrumentos de evaluación, creemos que darle institucionalidad nacional a un organismo que tiene por objeto evaluar, recomendar y, sobre todo, hacer un seguimiento con respecto al derecho a la educación de todos los niños y jóvenes del país, fue un gran avance. Debemos decir que ese impulso fue acompañado en su momento en el presupuesto; si bien en aquella instancia no se otorgaron todos los recursos necesarios, sí se dio un gran empuje que permitió desplegar una cantidad de realizaciones como, por ejemplo, la que se señalaba anteriormente sobre el informe del estado de la educación en el Uruguay.

Con respecto a este punto, creo que en sus dos ediciones se esperaban hartas polémicas. Sin embargo, fue un informe que ayudó a construir un relato basado en evidencias, más allá de los debates saludables y de las posiciones que pueda haber sobre el tema educativo.

A eso se ha sumado la evaluación Aristas, que está en pleno desarrollo. Se trata de una evaluación nacional, realizada por técnicos de nuestro país, con apoyo internacional desde el punto de vista académico. Ella va a implicar, además de mediciones en lengua y matemática, mediciones novedosas sobre otros aspectos vinculados a la convivencia y a las habilidades socioemocionales, entre otras cosas.

Desde la institución tenemos la sensación de que hemos recibido un gran impulso con la creación y también en la primera etapa del instituto, lo que nos permitió avanzar e ir construyendo una institucionalidad. Sin embargo, ya en la rendición de cuentas de 2016 –cuando se dispuso abatir el incremento de las partidas– y en esta rendición de cuentas– en la que no se hace ninguna mención al instituto en todo el texto legal– sentimos que hay, verdaderamente, una sensación de freno a este proceso de consolidación de esta parte de la nueva institucionalidad que había empezado a darse en el sistema educativo uruguayo.

Queremos señalar que el Ineed va a seguir realizando los trabajos que tenía asumidos, tales como la evaluación Aristas y el estudio sobre el estado de la educación en el Uruguay. Pero es objetivo el hecho de que se están comprometiendo cuestiones importantes hacia el futuro. En este sentido, quiero destacar que este año ya tuvimos que dejar de hacer algunas cosas. A su vez, el año próximo dejaremos de hacer otras, que están en el plan estratégico de la institución. Es bueno saber, sin darle

dramatismo, que hay problemas estructurales del sistema educativo uruguayo que van más allá de los avances que ha habido, que son objetivos, y que también están referidos en los informes del Ineed y en las evaluaciones que hemos realizado. Junto a esos avances importantísimos tenemos algunos problemas estructurales, de largo aliento, de largo plazo, que no va a ser sencillo resolver si no acompañamos esos problemas con estudios e investigaciones que generen insumos para que las autoridades y los miles de docentes que hay en el país puedan enfrentar esos problemas, que muchas veces son complejos, que tienen aristas de carácter socioeconómico, culturales, pedagógicos; falencias del propio sistema.

Uno de esos estudios, que hoy en el mundo son de los que más aportan para entender problemas, son los de panel o estudios longitudinales, que es lo que explicaba Alex Mazzei recién: hacer seguimientos de cohortes. En el seguimiento de la cohorte se da que a igual contexto socioeconómico hay lugares donde el proceso de aprendizaje se produce y lugares donde los procesos de aprendizaje no se producen de la misma manera, reitero: a igual contexto socioeconómico. Entonces, esos elementos de seguimiento de cohortes permiten identificar, en base a evidencias, cuáles son los elementos que permitirían elaborar políticas para resolver –yo diría– el mayor problema que tiene el sistema educativo uruguayo que es la inequidad de sus resultados en el egreso a nivel de la educación media, particularmente en la educación media superior, y la inequidad en los aprendizajes vinculado a las brechas condicionadas por los factores socioeconómicos.

Nosotros como docentes y como estudiosos de la educación no creemos que exista un determinismo social sobre los aprendizajes. Estamos convencidos de que más allá de que la educación sola no puede, o que la escuela sola no puede –como decía Julio Castro–, la escuela sí puede muchas cosas. En ese marco hay que ayudar a la escuela a que pueda más, y para eso y para resolver este problema de inequidad es fundamental producir información, conocimiento, para que las autoridades de la educación y los docentes de este país no estén solos, sin el respaldo suficiente, o sin las producciones académicas necesarias para entender algunos fenómenos que tienen determinada complejidad y para cuya resolución no hay atajos, sino que va a llevar tiempo y, sobre todo, políticas sostenidas en el tiempo.

De verdad yo sé que el Estado tiene millones de necesidades, y ustedes lo saben mucho más que nosotros, pero es nuestro deber hablar desde el lugar donde estamos, y desde ahí sentimos que el Ineed, desde su origen, ha sido muy responsable en el manejo de los recursos, al punto que ha generado, en sus primeros años, no la palabra «ahorros» sino «reservas», que le permitieron desplegarse en los años siguientes. Pero hoy no nos hemos gastado las reservas, sino que las hemos invertido todas. No hay más reservas en el Ineed y ya estamos tomando decisiones de no hacer determinadas cosas. Creo que eso es imprescindible y esa es la apelación que queremos hacer en el día de hoy, de que nuevamente aquel espíritu del nacimiento del Ineed, de consenso entre el conjunto de las fuerzas políticas, con iniciativa del Gobierno, vuelva a encontrar o a buscar caminos en esta complejidad presupuestal para lograr lo que estamos pidiendo.

(Ocupa la presidencia la señora senadora Payssé).

–Ustedes habrán visto la solicitud que hicimos al Ministerio de Educación y Cultura, que no vino en la Rendición de Cuentas, de $ 42:000.000. Obviamente, si no hay $ 42:000.000 y hay $ 40:000.000, estamos contentos igual. Pero, en realidad, lo que queremos decir es que no sería en este tiempo y en estos momentos una buena señal que una institución de evaluación educativa en sus años jóvenes, en sus años de consolidación de sus equipos, de consolidación de sus productos, reciba cero peso durante dos rendiciones de cuentas consecutivas. Creo que no sería una buena señal.

(Ocupa la presidencia el señor senador Carrera).

–Entonces, apelamos a que se pueda hacer una apuesta por la cultura de la evaluación. Nosotros creemos que la evaluación no debe ser dramática. La evaluación es una oportunidad de aprender, una muy buena práctica que debemos sostener en todos los campos, pero en educación mucho más. Así como evaluamos a nuestros alumnos, a los docentes, creemos que hay que evaluar el sistema educativo en su conjunto e ir construyendo una cultura de evaluación que nos permita asumir que es el camino para seguir aprendiendo. En ese sentido sabemos –y lo hemos dicho ya en otras oportunidades– que en el caso del Ineed, en el marco de un presupuesto nacional muy amplio, muy complejo, lo que estamos pidiendo es realmente casi insignificante. Todo peso vale, y de eso somos muy conscientes, pero creemos que en este caso lo poco se transforma en mucho en términos de políticas, de resultados y de posibilidades.

Muchas gracias.

SEÑOR HEBER.- Damos la bienvenida a la delegación.

Yo llegué unos minutos después de que nuestros invitados habían comenzado su exposición, de manera que pido las disculpas correspondientes, pero lo que escuché me alcanzó para tener una idea de la situación dramática que vive el Ineed en cuanto a la necesidad de recursos para cumplir la labor que le encomendamos. Parece una incongruencia que le asignemos una tarea fundamental, indispensable para todos nosotros, que es la evaluación del sistema educativo, y no le demos los recursos para hacerlo. Pero me pareció haber escuchado que han postergado el censo. Ya no hablo de las otras evaluaciones, que quizás por entendimientos con organismos internacionales, vienen realizando, sino del censo. Y creo que se dijo que si no tienen los recursos, deberían postergarlo nuevamente.

Ahora bien, quisiera saber si el censo implica también evaluación o es para determinar niveles de aprendizaje, etcétera. ¿Es indispensable el censo para el Ineed? ¿Y cuánto significaría en números? Porque cuando se piden los $ 42:000.000 para una cantidad de tareas y se nos dice que no hay, quizás podamos hacer un esfuerzo –así aspiro– para que por lo menos podamos conseguir los recursos para este fin. Por eso me gustaría que el Ineed nos aclarara cuál es la importancia del censo y cuánto cuesta. La idea es tener un número a los efectos de que si hay instancias en las que podamos reasignar rubros –porque no hay espacio para aumentar el gasto–, el tema se pueda considerar.

Esa es la pregunta, por lo menos para quedarme con una tarea para hacer. Me sumo al planteo de que $ 42:000.000 en el presupuesto de la educación no es una cifra que pueda desfinanciar ninguna otra actividad ni parece un número tan grande que no pueda ser alcanzado. Pero mi pregunta concreta es sobre el censo, para poder avanzar en ese sentido.

SEÑORA MOREIRA.- Quiero celebrar la venida del Ineed. En lo personal conozco a Alex Mazzei desde hace mucho tiempo, y en todas las rendiciones de cuentas enfrentamos este mismo problema. Considero que la creación del Ineed fue muy importante, y a veces tendemos a crear instituciones y luego no somos capaces de asignarles los recursos necesarios para su funcionamiento.

Estaba revisando si había llegado el mensaje del Ineed –para no llover sobre mojado con las preguntas– y me dicen, por parte de secretaría, que no hay. Entonces, quisiera plantear algunas consultas.

La primera es cuántas personas trabajan en el Ineed, cuántas están presupuestadas y cuántos pases en comisión tienen, porque muchas veces lo que hacen las instituciones para funcionar es establecerse sobre la base de los pases en comisión. Entonces, quisiera saber qué relación hay entre la estructura permanente y la estructura de pases en comisión.

La segunda pregunta que quiero hacer es si los datos de educación los crea el ministerio y el Ineed lo único que hace es procesarlos. Me gustaría conocer cómo es esa relación, porque uno tiene la idea de que los datos en educación son muy buenos en el Uruguay y están bien desagregados, pero eso cuesta plata. Entonces, como escuché ahora lo relativo al censo me surgió esta pregunta en cuanto a cómo es esa relación entre los datos que crea el ministerio y los que el instituto procesa. Asimismo, quisiera saber qué informes permanentes se están haciendo, porque alguna vez en la Comisión de Educación y Cultura recibimos a la delegación del Ineed y me interesa conocer más acerca del funcionamiento del instituto que de la cuestión presupuestal.

En síntesis, pregunto cuántas personas trabajan allí, cuál es la relación entre la estructura de base y los pases en comisión y quién crea los datos y cómo es que el instituto los procesa, es decir, si lo hace como en la encuesta continua de hogares a través de una publicación permanente o si las publicaciones son específicas.

SEÑOR AMORÍN.- También quiero dar la bienvenida a la delegación de este instituto que, desde nuestro punto de vista, hace un trabajo absolutamente necesario. La creación del Ineed fue iniciativa del Gobierno y la apoyamos todos los partidos políticos, en el entendido de que es absolutamente necesario para conocer los problemas, para saber dónde estamos y para mejorar actuando sobre eso.

Me resulta absolutamente claro que el instituto necesita más presupuesto. En la gráfica vimos que en vez de 10 % se trató de un 11 %; podrá ser un poco más o menos, pero está en ese

entorno el IPC y eso los ha superado. Seguramente, para hacer todo lo realmente importante que el instituto está haciendo, sin dudas, se necesita dinero. El problema que tenemos todos –porque aquí todos somos responsables de los gastos– es que hay poco dinero y no podemos gastar más de lo que hay. Esa es la verdad y nosotros, desde la oposición, seríamos irresponsables si dijéramos: «vamos, hay que darle». Lo que podemos hacer, si estamos todos convencidos de que la petición del instituto es necesaria –en lo personal lo estoy– es trabajar en este tema para ver si el dinero que se necesita puede salir de algún lado. En realidad, cuando uno ve el presupuesto global y advierte que se trata de más de USD 15.000:000.000 y que lo que pide el instituto es un poco más de USD 1:000.000, comprende que no es mucho. Pero quienes hemos estado del otro lado del mostrador entendemos que el Gobierno tiene que cuidar absolutamente todo.

Por lo tanto, lo que podemos hacer, si llega a haber un acuerdo en la comisión, es trabajar para ver de dónde pueden salir esos $ 42:000.000 para que el instituto pueda hacer su tarea que es absolutamente necesaria, para este Gobierno y para cualquiera que venga en el futuro. Sin dudas, es preciso saber en lo que estamos.

Esto era cuanto quería manifestar.

SEÑORA MAZZEI.- Voy a empezar por responder las preguntas del señor senador Heber sobre el censo. El instituto, a efectos de poder evaluar la calidad de los logros educativos del país, se planteó originalmente censar como forma de recolectar los datos sobre logros. No obstante, hay distintas maneras de recolección de datos; una puede ser el censo y otra pueden ser las muestras. Habitualmente, en el campo de los investigadores, se requiere más la muestra, por la precisión de los resultados, ya que se trata de una foto. De todos modos, dentro del campo pedagógico el censo arroja otros resultados y permite tener una especie de inventario de las características del sistema. Sin embargo, el instituto en esta instancia ha tenido que renunciar al concepto del censo para todas las evaluaciones. Sí hemos logrado, con refuerzos presupuestales que se nos otorgaron el año pasado, diseñar un sistema de muestreo que será bastante más amplio que el que teníamos previsto. Habíamos previsto dar resultados de los logros de aprendizaje a nivel nacional. Sin embargo, a partir de esos refuerzos presupuestales que recibimos el año pasado, en el marco de la demanda por el censo, vamos a poder dar resultados, además de nacionales, por cinco regiones: área metropolitana –sabemos que es una de las más problemáticas en cuanto a resultados educativos– y otras cuatro regiones del país, que coinciden, justamente, con la descentralización que se está llevando a cabo en el sistema educativo.

Asimismo, con esos recursos vamos a realizar un censo de resultados de logros educativos a nivel de tercer año de ciclo básico rural. ¿Por qué nos importa tanto el sector rural? Porque hay muy poca información sobre el área rural, sobre la oferta que hay en ese medio. A veces, son muy diversas las opciones, pues están las escuelas de alternancia de UTU, con un sistema semipresencial; también se imparten cursos en 7.º, 8.º y 9.º; además, están los liceos rurales, de donde nos interesa mucho el tercer año; están las escuelas agrarias, que tienen un ciclo básico agrario; ahora hay incluso otros formatos con los que se está explorando, como el de los ciclos básicos rurales semipresenciales, que se cursan a distancia, por Internet. Todas estas son experiencias nuevas.

Nos parece un aporte sustancial para el país disponer de una investigación rigurosa y sistemática en todas las instituciones que brindan educación media en el área rural.

Contestando a la interrogante planteada por el señor senador Heber, quisiéramos tener la posibilidad de hacer un estudio de continuidad, de seguimiento, de algunos de los alumnos de tercer año de ciclo básico, pues con los de primaria ya no podemos; lo teníamos que haber empezado este año y ya es tarde. Pero como este año estamos haciendo el censo rural y la evaluación de tercer año de ciclo básico, lo que quisiéramos es empezar, el año que viene, el seguimiento de estos alumnos que evaluamos en el censo en tercer año y que van a pasar a cuarto. La idea es ver qué pasa con esos alumnos en bachillerato, que es uno de los agujeros negros que tenemos en el sistema educativo. Somos uno de los países que tiene más dificultades, no tanto con el ingreso, sino con el egreso de los jóvenes de bachillerato. Eso tendrá que ver también con estudiar el contexto rural: cómo es, qué pasa con esos estudiantes, etcétera.

De manera que, hoy, el censo ya lo estamos haciendo y los señores senadores ya tendrán la oportunidad de contar con esa información que para nosotros es sustancial, porque no hay información de todo el país en este sentido.

Como decíamos antes, necesitamos darle continuidad a este proceso de seguimiento que tiene más o menos el mismo costo que un censo, o sea, no menos de $ 20:000.000.

Por otro lado, respecto a las preguntas que planteó la señora senadora Moreira, debo decir que en el instituto trabajan 38 personas. Muchas de ellas, mediante contrato. Pero quiero dejar en claro que el instituto es una institución pública de derecho privado, lo que significa que no tiene acceso a ningún tipo de pases en comisión. Dicho de otro modo, nadie puede pasar en comisión, sino que se requiere la celebración de un contrato, que se rige por el derecho laboral privado. Tenemos un sindicado con el que tenemos una bipartita y, justamente, en este momento estamos negociando las relaciones salariales y de trabajo. Nos llevamos muy bien, pero somos muy poquititos. ¿Por qué somos muy poquititos? Por una definición del instituto: tener poca gente pero muy calificada y acudir a *expertise* puntual sobre algunos temas. En estos momentos, por ejemplo, tenemos con un contrato puntual a un experto en salud laboral, porque estamos haciendo una encuesta sobre salud laboral de los docentes. Siempre digo y los sorprende, que es obvio que en algún momento se estudiaron estos temas, porque no en vano hoy a los docentes, por cada cuatro años trabajados el BPS le acumula uno más. Seguramente, allí hay una razón que tiene que ver con el desgaste de salud que genera el ejercicio de esta profesión. Ahí se están recabando antecedentes a nivel nacional, pero también mundial –estamos tomando modelos de Chile, de España–, para que el estudio pueda ser comparativo y podamos saber qué pasa, cuánto tiene que ver el país, cuánto la profesión y cuánto lo comparativo, ya que evaluar, de algún modo, siempre es comparar. De manera que el equipo, como les digo, es pequeño y no tenemos pases en comisión. Tenemos datos e información; la información primaria la elaboramos nosotros. Hicimos, por ejemplo, una encuesta de docentes que nos dio elementos muy importantes sobre percepciones –quizás hoy las podamos comprender mejor– y circunstancias de trabajo de nuestros docentes; seguramente esté allí gran parte de la solución de los problemas que hoy tenemos. Me refiero a todo el tema del síndrome de *burnout,* de todo lo que implica la salud ocupacional y todas las otras percepciones. Esas investigaciones las hacemos directamente nosotros, son primarias, pero para otras utilizamos otras fuentes como, por ejemplo, el Mirador, que es un portal, una construcción que también hicimos con el aporte de algunos expertos, específicamente, el de un peruano que nos ayudó al diseño del instrumento. Los invitamos a que ingresen al Mirador Educativo, porque allí está dado, justamente, el seguimiento año por año de cómo están funcionando las autoridades de la educación con relación a algunos indicadores y metas que se plantearon. En ese caso, nosotros tomamos la encuesta de hogares. ¿Por qué? Porque nos interesa empezar a trabajar, no tanto la cobertura y la matrícula de los que están inscriptos en el sistema sino, de algún modo, desde los jóvenes en determinados trazos etarios con relación a su ingreso o no al sistema. De manera que eso se hace con el uso de encuesta de hogares.

Hay otros datos en los que estamos colaborando para tratar de que el sistema trabaje también en forma más integrada. Todos sabemos que tenemos un sistema educativo muy fraccionado: primaria tiene una estructura y define sus cosas; secundaria, tiene las suyas y la UTU también, y muchas veces a la hora de querer juntar los datos, estos no son compatibles. Hemos creado una comisión por iniciativa nuestra y con mucha fuerza para integrar a primaria, secundaria, al Ministerio de Educación y Cultura, a la OPP y al Instituto Nacional de Estadística, a efectos de empezar a definir conceptualmente indicadores que todo el país pueda seguir de la misma manera, dando la oportunidad de que esos indicadores sean realmente compatibles, lo que es difícil porque cada uno tiene su competencia. Como decíamos, entonces, algunos datos los creamos y otros no.

Todos los informes están publicados en la página web; el último que acabamos de publicar tiene que ver con un estudio que hicimos sobre las metas 20 – 30, en las que está comprometido el país, y el objetivo n.º 4, que son las metas de Naciones Unidas que, de algún modo, constituye una especie de referencia hacia dónde tenemos que ir. ¿Qué estamos desarrollando? Como decíamos, el informe de salud ocupacional y toda la aplicación de aristas en todos los niveles, lo que nos está llevando mucho tiempo y muchos recursos. También se contratan personas en forma zafral; ahora, por ejemplo, tenemos más de 50 personas contratadas zafralmente para ser los aplicadores de las pruebas que estamos empezando a desarrollar. La realidad es diversa, pero nosotros tenemos un principio de transparencia y todo nuestro procedimiento, incluso las actas de las sesiones, se encuentra en la página web, de manera que se puede seguir fácilmente por allí el funcionamiento del instituto, ya sea para ver las estructuras del cargo, los TDR, es decir, los términos de referencia, para qué se contratan, qué tienen que hacer y qué tienen que saber.

Con relación a la pregunta del senador Amorín sobre la gráfica, primero quiero explicar que lo relativo al 19, al 20 y al 18, son estimaciones prospectivas, porque todavía no hubo IPC de los años 2019 y 2020. No obstante, estamos preocupados porque sabemos que nos va a tocar vivir en esos años y con ese incremento. Puede ser que haya un poco de juego de nuestros contadores porque, saben muy bien cómo son y cómo se presentan estas cuestiones, justamente, a la hora de venir a negociar un incremento presupuestal. Es posible que haya allí algún duende que haya incorporado

algún numerito. Lo cierto es que sí, precisamos otros recursos. ¿De dónde pueden salir? No lo sabemos. ¿Estamos dispuestos a trabajar? Sí, estamos dispuestos a trabajar. Más aún, hice una propuesta a la comisión directiva, que fue aceptada, de que pensemos para el futuro en otras fuentes de recursos que no sea exclusivamente el presupuesto. Por ejemplo, el LATU recibe un porcentaje de 0,0 y algo de las exportaciones. Entonces, podría ser posible que el instituto, con trabajo conjunto, estudie la posibilidad de incorporar algún artículo en una ley que estableciera que un porcentaje pequeñito –es muy poquito lo que precisamos– de algún rubro de una actividad pública o privada, pueda ser un ingreso para el instituto en forma permanente. Los procesos no se pueden interrumpir, si lo hacemos, volvemos a lo mismo de antes. Siempre hubo investigación en el país. Las investigaciones, para que sirvan, deben tener continuidad y rigor; de lo contrario, es complicado. Si dejamos de hacerlo, no se puede volver, hay que empezar de nuevo con otra metodología, otros instrumentos, etcétera. Por eso sería bueno transitar y explorar por mecanismos más estables de recursos y no depender exclusivamente de los vaivenes presupuestales que si bien creemos que son muy importantes, de pronto puede haber otros.

Muchas gracias.

SEÑOR BERTERRECHE.- Quisiera agregar dos consultas más.

En primer lugar, me gustaría saber si contratan los servicios de terceros para hacer las consultorías del Ineed.

En segundo lugar, quisiera saber si tienen legalmente capacidad para vender servicios a terceros. Lo pregunto para comprender mejor la necesidad de blindar presupuestalmente al instituto.

SEÑOR CAYOTA.- A la pregunta de si el Ineed contrata consultorías, la respuesta es afirmativa. Estas consultorías no son solo de recursos personales, sino también consultorías institucionales. Por ejemplo, hemos contratado con la Universidad de la República para determinadas cuestiones vinculadas a la prueba matemática de aristas.

Con relación a si el Ineed puede vender servicios, sí lo puede hacer, está habilitado. El tema es el de siempre: cuál es la estructura de recursos que uno tiene para poder resolver. De hecho, se han obtenido algunos recursos extrapresupuestales a través de organizaciones como Unicef para realizar determinado tipo de trabajo o estudio.

Respondiendo a la pregunta realizada por la señora senadora Moreira, vale decir que el MEC tiene sus datos y sus estadísticas, y si bien claramente el Ineed trabaja sobre esos datos que el sistema produce, a su vez genera sus propias informaciones, trabaja con la Encuesta Continua de Hogares y luego realiza sus propios estudios. Con todo eso se puede elaborar una visión del conjunto del sistema.

Si me permite, señor presidente, quiero hacer una aclaración para entender cómo funciona el Ineed porque, si se toman en cuenta esos recursos y tenemos 39 funcionarios, podría parecer que los sueldos son muy portentosos. En realidad –como decía Mazzei–, si bien la estructura del Ineed es pequeña, tiene un muy buen músculo que permite que se expanda ante las necesidades concretas. Por ejemplo, cuando hay que hacer una evaluación en el campo, en el terreno, y aplicar aristas o hacer el censo rural tenemos que pensar en llevar a todo el país, a lugares muy inaccesibles, aplicadores y supervisores. Lo mismo cuando se aplica una muestra en los centros urbanos, metropolitanos o en el resto del país, donde hay que cubrir todo el país a través de aplicadores y supervisores. En esos momentos hay una expansión de la capacidad de contratación que aumenta temporalmente la cantidad de funcionarios que dependen del Ineed. A eso hay que sumar las actividades de capacitación, que es el otro componente del instituto a nivel nacional. Es una institución que no solamente está haciendo trabajos de evaluación, sino que están formando en esta área de la investigación educativa y particularmente en la evaluación, porque no son áreas en las que el país tenga suficientes recursos formados. Entonces, para hacer una prueba como aristas, trajimos gente del exterior para formar profesionales uruguayos que pudieran ser capaces de armar ítems en matemáticas e idioma español que son temas de complejidad técnica. Ese es otro plus que el Ineed está dejando a través de las acciones que está llevando adelante.

SEÑORA MAZZEI.- Quiero agregar que contamos con el apoyo de otras instituciones del Estado como el Plan Ceibal, Antel, el Ministerio del Interior que está colaborando con el censo a través del transporte en el medio rural, y la Universidad de la República con la que estamos en permanente coordinación.

Muchas gracias por recibirnos y por todo lo que puedan hacer por el instituto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su visita.

(Se retira de sala la delegación del Instituto Nacional de Evaluación Educativa).

(Ingresa a sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

–Damos la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el ministro, el señor Víctor Rossi; el subsecretario, señor Jorge Setelich; la directora general de Secretaría, doctora Alba Florio; el asesor del señor ministro, escribano Gustavo Fernández; el director nacional de Vialidad, señor Leonardo Cola; la gerenta de Planificación, ingeniera Cristina Carlomagno; el director nacional de Transporte, señor Felipe Martín; la directora nacional de Arquitectura, arquitecta René Fernández; por la Dirección Nacional de Hidrografía, los ingenieros Andrés Nieto y Carlos Colon, y la doctora Graciela Soler; el director nacional de Topografía, ingeniero agrimensor Jorge Franco; el director nacional de Planificación y Logística, ingeniero Pablo Genta; el presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz, y la contadora Ana Gnazzo.

SEÑOR MINISTRO.- Buenas tardes a todos.

Habíamos preparado presentaciones para cada una de las unidades ejecutoras, pero nos parece que podríamos comenzar analizando artículo por artículo, sin perjuicio de que después realicemos las presentaciones si los señores senadores así lo entienden pertinente y recibamos las preguntas que sean necesarias. Creo que podríamos ir directamente a los puntos de interés en lugar de desarrollar un planteo general porque eso nos puede sacar de los elementos concretos que es de interés discutir.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay ningún inconveniente, señor ministro, ya que la bancada oficialista y los señores senadores Amorín y Heber, así como la señora senadora Aviaga están de acuerdo.

SEÑOR MINISTRO.- Muy bien, entonces pasaríamos al análisis de cada uno de los artículos del inciso 10, «Ministerio de Transporte y Obras Públicas», que comienza en el artículo 149 –si la numeración que tenemos coincide con la de los señores senadores– y tiene que ver con un ajuste que se realiza a un instrumento que ya está en funcionamiento, pero se procura perfeccionar para la ampliación de las concesiones de obras públicas viales.

Si el señor presidente está de acuerdo, a fin de desarrollar el contenido del artículo, me gustaría ceder el uso de la palabra a la contadora Gnazzo.

SEÑORA GNAZZO.- Con el artículo 149 buscamos perfeccionar el mecanismo de rendición de los incrementos del patrimonio vial y que las obras previstas originalmente en el contrato de concesión puedan requerir modificaciones, ampliaciones, en función de la necesidad de ejecutar un mayor volumen de obras.

Las obras previstas originalmente en un contrato de concesión o la ejecución de obras complementarias pueden requerir estas modificaciones por varias razones: por una mayor producción en el país que implique el incremento del tránsito vehicular o nuevas necesidades de acceso a factores de producción; por razones de orden técnico que puedan exigir modalidades diferentes de construcción; por cuestiones de seguridad; por incrementos de la siniestralidad; por cambios en los tipos de vehículos que circulan en la rutas; por la reducción del índice de confort de la circulación para el usuario; por el crecimiento de centros poblados adyacentes a las vías de circulación, y por otros factores que hacen al dinamismo del crecimiento del país.

Todas estas razones tienen que ver directamente con la gestión de la red vial nacional –que es uno de los principales cometidos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas– y puede llevar a

que el ministerio en su carácter de administración concedente decida ampliar las obras originalmente previstas en el contrato de concesión, lo que obviamente no solo requiere el mutuo consentimiento de las partes, sino que está sujeto a la intervención del Tribunal de Cuentas.

Con este artículo proponemos que esos incrementos del patrimonio vial puedan ser rendidos a través de los certificados de obra, que son los instrumentos reconocidos para la medición del incremento patrimonial vial.

Ese es básicamente el principal objetivo de este artículo.

SEÑOR HEBER.- La modalidad de trabajo la hemos variado un poco y está bien. Nosotros nos adaptamos a cualquier escenario y en cualquier cancha, así que no hay problema.

Ahora bien, cuando ingresamos al análisis artículo por artículo –no son muchos los presentados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas–, precisamos hacer alguna pregunta concreta, de modo tal de poder despejar dudas y seguir adelante.

La duda es la siguiente. Esto está muy bien en tanto refiere a empresas que han tenido concesiones. Sin embargo, el artículo habla de nuevas obras conexas no contenidas en el contrato original. ¿Qué es lo que me preocupa de esto? Sé que a veces hay gastos o atenciones a obras conexas pero, ¿no tendría que haber un límite? Supongamos que hay alguien que se presentó y que perdió porque no tenía buen precio, pero el que ganó mañana puede tener ampliaciones de cierta magnitud. Entonces, de alguna manera, el que perdió se va a sentir lesionado en sus derechos en función de la concesión. No sé si fui claro. Mi temor es que el que no gane diga después que por esta vía le estamos dando números que a él no le cierran pero que originalmente presentó como factibles, lo que podría generar una serie de demandas al Estado ocasionadas por esta ventana que se propone para atender situaciones –que comprendemos– que seguramente se plantean en la Administración. Mi pregunta sería si poner un límite a esto podría ser una forma de acotar las posibilidades de que no se desvirtuara una concesión.

SEÑOR MINISTRO.- El límite está indicado por el Tocaf; en ningún caso la ampliación podrá ir más allá del cien por ciento del proyecto original.

A la vez, también es cierto que las concesiones de obra pública en materia vial

–no son muchas– empiezan a funcionar tal cual fue el concurso primero, es decir, según surge de la adjudicación de la obra. Después, con el desarrollo del tiempo, se necesitan modificaciones o ampliaciones que no estaban previstas originalmente, y no porque sean de otra índole. Por ejemplo, este mecanismo se está utilizando en la ampliación de la ruta 8. La obra original era el mantenimiento de la ruta 8 y ahora se está haciendo la doble vía. Eran temas vinculados. Este instrumento genera algunas dificultades administrativas que en realidad no perjudican al Estado sino que facilita la culminación del trámite desde el punto de vista administrativo. Desde la óptica del Estado este mecanismo ya existe, se está usando en el ejemplo que di recién –aunque no es el único– y que permite un funcionamiento que entiendo da beneficios para todas las partes. En particular, facilita la labor de respuesta que necesitamos dar desde el ministerio. Como señalé antes, este mecanismo se ajusta a lo que establece el Tocaf y va a facilitar el cierre administrativo.

En cuanto al artículo 150, señalo que también es una autorización para la mejor utilización de los recursos con que cuenta el Ministerio Transporte y Obras Públicas. Para dar más detalles, solicito autorización para que haga uso de la palabra la contadora Gnazzo.

SEÑORA GNAZZO.- Lo que pretendemos con este artículo es utilizar un saldo remanente de los proyectos de inversión que no llegan al 1 % del total de los créditos asignados, que corresponden al rubro retribuciones dentro de los proyectos de inversión del ministerio. Solo los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente tienen este componente dentro de los proyectos de inversión, por estar directamente asociados sus costos a este tipo de proyectos.

Este remanente se da en forma recurrente. El año pasado fue de alrededor de $ 60:000.000 y lo que pretendemos es poder reasignarlo a proyectos de infraestructura. Esto hoy no está permitido específicamente porque el rubro 0, el rubro retribuciones, no puede ser reforzante de otro proyecto.

Entonces, lo que estamos haciendo aquí es tratar de conseguir la habilitación para poder utilizar en forma más eficiente la totalidad del crédito presupuestal del inciso en obras de infraestructura.

SEÑOR MINISTRO.- Pasamos a considerar el artículo 151.

SEÑORA GNAZZO.- Con el artículo 151 pretendemos adecuar algunas de las vacantes que hoy están disponibles en el inciso que, en realidad, no reflejan las verdaderas necesidades que el organismo tiene en sus cuadros funcionales. Concretamente, se presenta una solicitud de transformación de estas vacantes sin costo presupuestal alguno.

SEÑOR MINISTRO.- Pasamos a considerar el artículo 152.

SEÑOR NIETO.- Mediante esta disposición se busca tener una herramienta que permita acceder al desguace de embarcaciones pasando por el predio lindero al que se encuentra el barco. Tal como lo establece el proyecto de ley, en los predios ribereños a ríos, arroyos y lagunas con determinadas características puede haber embarcaciones abandonadas, hundidas, semihundidas o varadas y, actualmente, para poder acceder a ellas –ya sea para su desguace o retiro– se debe pasar por predios privados o de astilleros. Este artículo estaría facilitando esta tarea.

SEÑOR MINISTRO.- En el repaso de artículos los señores senadores se van a encontrar con algunos que apuntan a un problema realmente importante que nosotros y el país tenemos. Me refiero a la acumulación de embarcaciones en desuso o abandonadas y a restos de estas que se van acumulando en determinados lugares. Incluso, en el propio puerto de Montevideo esto se está convirtiendo en un problema que nos perjudica en cuanto a la limpieza del recinto portuario, pero perjudica a todo el país en lo que tiene que ver con la preservación ambiental, porque esos restos se van descomponiendo y van generando una serie de perjuicios en distintos puntos del país. Entonces, debemos buscar algunas limitantes. Antes era un incentivo el precio de la recuperación de materiales, pero desde que la cotización del hierro con relación al esfuerzo y a la inversión que se necesita para recuperar ese material ha bajado se ha convertido en un problema que ni siquiera podemos resolver pagando. Por lo tanto, ahora estamos tratando de establecer una serie de medidas que impidan, prevengan y desalienten la posibilidad de que estas situaciones se generen.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Simplemente quiero decir que esta potestad existía en puertos y océanos y ahora abarca a todas las vías navegables del Uruguay. El detonante de ello fue el Arroyo de las Vacas, que prácticamente lo habían hecho innavegable y todavía su situación se está peleando en un juicio. Nosotros debemos tener facultades para sacar esas embarcaciones y pasarlas por el terreno del astillero que las tiró al agua. Esto es lo que se pide para todas las vías navegables.

SEÑOR MINISTRO.- Continuamos con el artículo 153, señor presidente, que será explicado por el ingeniero Nieto.

SEÑOR NIETO.- El artículo 153 busca tener un procedimiento más expeditivo para intimar, por vía administrativa, la movilización de embarcaciones.

En línea con lo que explicaba el señor ministro, tenemos el problema de que hay muchas embarcaciones que, por diversos motivos, terminan en situación de abandono, deteriorándose y perjudicando la navegación y el medioambiente. Por tal motivo, aquí se establecen requisitos para que tanto la Dirección Nacional de Hidrografía como la Administración Nacional de Puertos puedan intimar para realizar más rápidamente la movilización de dichas embarcaciones y lo hagan de manera más sencilla. En caso de que no sean movilizadas, se daría el siguiente paso.

SEÑOR HEBER.- Quizás el artículo 153 tiene más que ver con el tema del puerto, porque el anterior refería, más que nada, a las servidumbres de paso como para hacer los desguaces de las embarcaciones.

Los señores senadores recordarán que en la subcomisión de audiencias recibimos a la delegación de la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros. Allí se decía que los plazos eran muy acotados. Naturalmente, están de acuerdo en que se saquen esas embarcaciones. Creo que se habla de más de treinta embarcaciones solamente en el puerto de Montevideo. Sin duda, eso representa un obstáculo para nuestro puerto. A su vez, se cuestionaba el hecho de que a veces hay embarcaciones que quedan un tiempo inactivas o tienen algún problema y naturalmente pasan al desguace. En este sentido, pregunto a los representantes del ministerio si no sería posible algún margen para acordar un

plazo que permitiera no caer en la situación actual, porque todos estamos de acuerdo con que no continúe ocurriendo. Quiere decir que coincidimos con el ministerio en cuanto a limpiar todo ese cementerio de barcos, sobre todo pesqueros porque, según se nos informó, hay muchos barcos pesqueros. Aclaro que hablo de oído y estoy repitiendo lo que se me dijo, aunque no tengo elementos de juicio como para afirmarlo. A su vez, en su momento también se me ha dicho que hay muchos que son propiedad del Estado.

En cuanto al fin, estamos de acuerdo. Con relación al cómo, quizá deberíamos tener en cuenta que no se desarme un barco que pueda ser potencialmente utilizado para la pesca y que depende de muchos trabajo alrededor.

Quisiera saber si hay un margen para poder hablar con la Dirección Nacional de Hidrografía, con el propio ministerio, a fin de acordar alguna medida al respecto. Reitero, estamos de acuerdo con el artículo, pero consideramos que debería establecerse un plazo que dé más garantías para que esas embarcaciones no pasen a desguace porque mañana tienen un conflicto con el personal. Planteo esto a modo de ejemplo. No sé qué otro tipo de situaciones pueden presentarse.

Acordamos en que nos iban a presentar alguna alternativa –el señor presidente me indica que ha llegado a la Mesa–, y si fuera factible sería bueno que el ministerio la estudiara para ver si podemos pactar con ellos un plazo que les dé garantías de que no van a caer en el desguace, que es necesario para muchas embarcaciones que están varadas y ocupando espacio en un puerto que lo queremos libre de esa chatarra.

SEÑOR PRESIDENTE.- La disposición a la que usted refiere es el artículo 326, que está incluido en la sección «Disposiciones varias». Cuando discutamos ese artículo, me parece que sería bien oportuno analizar la interrogante que planteaba el señor senador Heber, porque es una de las preocupaciones que quedaron asentadas en la comisión.

SEÑOR PARDIÑAS.- Es un gusto estar dialogando con la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Lo que plantea el senador Heber no refiere específicamente al artículo 153 porque, inclusive, en dicho artículo se habla de plazos de diez días que, en general, es lo que se maneja en toda intimación. Él se refiere –tal como lo planteó el señor presidente– al artículo 326.

Entonces, voy a plantear una cuestión de orden: que invitemos a la delegación a hablar del contenido del artículo 326 ahora, ya que estamos en el tema de los puertos y las embarcaciones. Sé que le puede trastocar el orden que tenía, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos considerando el articulado del inciso 10, «Ministerio de Transporte y Obras Públicas». Luego vamos a pasar a «Disposiciones Varias»; hay tres artículos, del 326 al 328, que tratan, en competencia, la Administración Nacional de Puertos, y después trataríamos esos temas. Les pido que sigamos el orden que se había dado a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tratamos estos artículos y después pasamos a la Administración Nacional de Puertos.

SEÑORA AVIAGA.- Quería hacer una consulta sobre esos barcos que están ahí y que, en realidad, en su gran mayoría son chatarra. Recorrí el lugar con pescadores artesanales, que me llevaron por toda la zona, y realmente son terribles los derrames que se producen de distintos materiales que hay en la bahía y que ni se sabe qué son. Personalmente quisiera saber si han existido licitaciones y si se han adjudicado a empresas para que retiren esas chatarras. Veo que se las autoridades asienten. ¿Cuántas licitaciones hubo? ¿Y por qué hasta ahora no prosperó el sacar esa chatarra de ahí? Pregunto esto porque es una cuestión que se viene reiterando desde hace tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La interrogante de la señora senadora Aviaga es bien específica de la Administración Nacional de Puertos, de modo que si el señor ministro está de acuerdo, será contestada cuando ingresemos en este capítulo.

SEÑOR MINISTRO.- Bien. Yo, disciplinadamente, voy a seguir la sugerencia del señor presidente. Anotamos los comentarios.

En lo que respecta al artículo 154, pido que haga uso de la palabra el ingeniero Nieto.

SEÑOR NIETO.- Señor presidente: el objetivo –o la fundamentación– del artículo 154 es contratar personal para tripular las embarcaciones que posee la Dirección Nacional de Hidrografía. Entre los cometidos que tiene esta dirección nacional –que los veremos más adelante en la presentación–, se encuentran todo lo relativo a los pasos de balsa sobre los ríos y el tener una mínima flota operativa. Nos enfrentamos al problema de no tener suficiente cantidad de personal para tripular esas embarcaciones. En el caso de las balsas, por ejemplo, esto es bastante problemático porque hay que brindar un servicio prácticamente todos los días hasta altas horas de la noche, y no puede ser interrumpido.

Lo que se pretende es tener un mecanismo expeditivo para contratar, por un corto período, a personal idóneo, preferentemente de la zona, que no va a quedar con el carácter de permanente.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al artículo 155, pido que haga uso de la palabra la directora de Arquitectura, arquitecta Renée Fernández.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Señor presidente: el artículo 155 apunta al cobro de un 2 % sobre el valor presupuestado de los trabajos realizados en la elaboración de anteproyectos y proyectos a todo nivel, con todas las tecnicaturas asociadas. La idea principal es que esos recursos permitan tanto la adquisición de nuevos instrumentos necesarios para las mediciones y evaluaciones de las situaciones de los distintos tendidos y abastecimientos, como la actualización de toda la informática necesaria para estar al día en la elaboración de los proyectos.

SEÑOR MINISTRO.- La arquitecta explicó el contenido del artículo pero no el motivo por el que se incorpora, que tiene que ver con lo siguiente. Frecuentemente se desarrollan proyectos a solicitud de distintas instituciones del propio Estado interesadas en concretar obras, pero después, por las más diversas razones, esos proyectos –que significan trabajo, dinero, inversión– quedan sin utilizarse. Nos pareció que resultaba demasiado fácil solamente hacer un estudio y encargar un proyecto –lo que en algunos casos implica una inversión importante, trabajar bastante y dedicarle mucho tiempo–, y después, como no hay ningún compromiso, dejar ahí el proyecto y pasar a otra cosa. Entonces, nos parece que con este 2 % va a tener más atención la unidad que encargue, que haga la gestión, y tendrá que disponer de los recursos relacionados con la magnitud del proyecto que promueva.

Si no hay preguntas, pasamos al artículo 156, al que hará referencia el ingeniero Jorge Franco, director de Topografía.

SEÑOR FRANCO.- La Dirección Nacional de Topografía tiene entre sus cometidos matricular a los ingenieros agrimensores. Es decir, cuando la persona se recibe de ingeniero agrimensor, tiene que ir con toda la documentación a matricularse en la Dirección Nacional de Topografía, donde se le otorga un número y con eso puede ejercer la profesión. Por lo tanto, tenemos un registro de todos los agrimensores, por lo menos de los últimos 50 años.

Ahora bien, hemos notado que en los últimos 15 años la cantidad de matrículas ha bajado, llegando a un promedio de seis matriculados por año. Es una profesión relativamente pequeña, pues tiene 350 profesionales activos, pero esto podría significar que esa cifra baje notoriamente ya que a un ritmo de seis por año, en un plazo de 30 años tendríamos 180 agrimensores menos. Nuestra estimación es que en 15 años el total podría bajar al entorno de 200 o 250 profesionales, es decir que se estarían perdiendo más de 100 agrimensores, lo cual podría significar un problema. En estos días, precisamente, la decana de la Facultad de Ingeniería mencionó esa problemática con todas las ingenierías en general, pero en particular en el caso de esta, respecto a la cual nos corresponde controlar la matrícula, la situación es la que explicamos.

Otro elemento que también tenemos para dimensionar la problemática es la edad de los agrimensores. Hoy el 55 % de los profesionales tiene más de 50 años, es decir que en los próximos 15 años ese 55 % se estaría jubilando. Si el promedio se mantiene en seis –como dijimos antes–, se jubilaría el 55 % de los 350 que existen actualmente, pero se recibirían 90, de manera que estaríamos perdiendo un número importante de profesionales.

Entonces, la relación que tenemos con esta profesión, además de lo que tiene que ver con topografía, es el control de la matrícula. Hasta ahora, ese control consistía simplemente en registrar la matrícula y dar un número al agrimensor para que pueda ejercer la profesión. Sin embargo, entendimos que era menester alertar sobre esta situación y tratar de generar algún instrumento que permita mejorar el nivel de la matrícula. En ese sentido, de lo que recaudamos por la venta de copias

de planos de mensura queremos destinar el 50 % a la Facultad de Ingeniería para que esta realice promoción de la profesión en forma sistemática, a fin de que pueda incrementarse el número de estudiantes que se inscriben en la carrera y, por ende, el de los que se reciben. La Facultad de Ingeniería ya está llevando a cabo algunas actividades, honorarias, con docentes, estudiantes y egresados que trabajan voluntariamente; a raíz de eso se ha notado que mejoró la situación, porque tenemos un número de 6 estudiantes que se reciben por año cuando antes solo 1 o 2 llegaban a ese nivel. Nuestra intención es que eso sea más sistematizado, a fin de tener la garantía de llegar por lo menos a 15 egresados por año y, de esa manera, podríamos estar superando el nivel de la matrícula actual.

Hay otro aspecto que quiero mencionar y que también se relaciona con un recurso que vamos a pasar a la Facultad de Ingeniería. Normalmente, cada año nosotros expedimos unos 9000 planos a particulares, lo que representa 9000 UR, ya que se cobra una por cada plano. Asimismo, hay 1000 planos que no se cobran porque son para instituciones del Estado. En definitiva, estamos hablando de unas 4500 UR por año que se transferirían a la Facultad de Ingeniería para realizar esa actividad.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al artículo 157 hará uso de la palabra el escribano Fernández.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Se trata de un artículo bastante simple. El artículo anterior decía que el Poder Ejecutivo reglamentaría la presente disposición; ahí terminaba el artículo original de la Ley n.º 18834, que es la ley de rendición de cuentas anterior. Ahora se agrega que el Poder Ejecutivo determinará los créditos presupuestales, recursos humanos, financieros y materiales con que va a contar la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, de acuerdo con una serie de tareas y facultades que le otorgó la ley de rendición de cuentas pasada en cuanto a la determinación del reglamento de operadores ferroviarios y el órgano investigador de accidentes ferroviarios. Por lo tanto, lo que se está diciendo en el presente texto es que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas queda autorizado, no a gastar más sino a reasignar de sus recursos los necesarios para que funcione correctamente la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

SEÑOR HEBER.- La verdad es que este artículo, luego de una simple lectura, nos merece objeción. Antes se decía que el Poder Ejecutivo reglamentaría esa disposición, que es la de la creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, pero ahora se agrega lo siguiente: «determinando los créditos presupuestales, recursos humanos, financieros y materiales a reasignar para su cumplimiento». Creo que votar los créditos presupuestales es tarea del Parlamento. Aunque sean estos reasignados con los mismos recursos, sería conveniente que se remitiera y se votara en el Parlamento, previo al análisis de la justificación del caso. Darle al Poder Ejecutivo una potestad de este tipo, es como renunciar a la única tarea que tenemos, que es la votación de los créditos, aunque estos sean reasignados, como dije antes. En su caso, veremos de dónde se obtienen y a dónde se asignan. Pero los montos de los créditos presupuestales, en mi opinión, es un tema que está encuadrado dentro las tareas que hacemos en esta comisión, que es votar los créditos presupuestales y las reasignaciones. Después se explicará si se gastaron o, si no se gastaron, por qué, o si hubo ahorros.

Hay otro artículo, si no me equivoco, el 150, que da a la Administración la posibilidad de reasignar recursos –si sobran– en otro rubro. O sea que tiene potestades. Ahora bien, votar que por la vía reglamentaria el ministerio asigne créditos, recursos humanos, me parece que es una potestad propia de nuestra casa. Naturalmente, si están justificadas las votaríamos, pero, en fin, como no tenemos mayorías, se verá.

SEÑOR MINISTRO.- La consideración del señor senador genera en mí la interrogante de si es necesario este artículo, ya que, en realidad, se trata justamente de eso: de recursos que son reasignados en función de que una ley anterior redistribuyó las funciones. Entonces, los recursos previstos en un área, pasan a otra. Los señores senadores podrán evaluarlo, tal vez no sea necesario incluir esta norma y simplemente se reasignarían por una resolución del propio Poder Ejecutivo. La intención es evidenciar que esa nueva dirección va a cumplir funciones y que requiere determinados recursos, tal como se establece en el texto.

Reitero: a lo mejor, no es necesario la inclusión de este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde pasar a los artículos 326 a 328, que refieren a la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR MINISTRO.- Al considerar estos artículos vamos a tener oportunidad de profundizar, si los señores senadores así lo estiman conveniente, en algunas de las preguntas formuladas y, a tales efectos, si me permiten, hará uso de la palabra el presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR DÍAZ.- El motivo de la inclusión de estos artículos es tratar de actuar sobre un problema –que, por suerte, todos lo visualizan–, que tiene que ver con los barcos que quedan abandonados en el puerto. Para resolverlo, necesitamos un procedimiento más eficaz y más corto en el tiempo.

Aprovecho para responder a una de las preguntas que se formuló: efectivamente, se hicieron licitaciones en el pasado. Pero lo que podemos licitar son aquellos barcos que ya pasaron a favor del Estado. Ahora bien, el proceso para pasar un barco a favor del Estado es muy lento. Normalmente, se inicia porque el barco tiene deudas con la ANP o con la Dirección Nacional de Hidrografía o porque es un obstáculo para la navegación. Muchas veces, se inicia el trámite con el barco a flote, en una condición en la que removerlo no sería demasiado oneroso, pero, por la demora de los trámites, terminamos haciendo una licitación con el barco ya hundido, semihundido o varado, con lo que los costos aumentan mucho. La gran mayoría de las veces se da el proceso con lo que llamamos estadía prolongada, que es un barco que no tiene un trabajo específico para hacer o lo hizo al inicio –por ejemplo, descargando su mercadería– y después queda esperando un nuevo viaje. Esto, a veces, ocurre en plazos que van desde 20 días a 180 días, pero la sorpresa la recibimos el último día del plazo otorgado.

Por eso, estamos pidiendo –es importante para nosotros– tratar de trabajar el mecanismo de una garantía. La parte de seguros ya está, porque estamos disponiendo seguros especiales, pero necesitamos que alguien nos garantice que, por ejemplo, si se pidió una estadía de 90 días y después el barco no se va, eso es un problema. Queremos que, de alguna manera, esté el concepto de garantía. Ya me habían advertido que, de repente, somos demasiado exigentes y ambiciosos en proceder en muy pocos días a la intimación final para la ejecución de la misma. En lo personal, no tengo ningún problema en que el plazo se ajuste a otros plazos legales, es decir, si lo usual son 10 días, que sean 10 días. Ahí puede haber un error en la redacción o la muestra de que lo que buscamos solucionar, queremos poder hacerlo en muy corto plazo, una vez detectado el problema.

Entonces, lo que estaríamos haciendo sería ejecutar una garantía con lo cual aquel que nos pidió un plazo y no lo cumplió se vea perjudicado. Después, está el mecanismo real de que este barco pase a favor del Estado y entre en un proceso de desguace, para lo que están los otros artículos que nos habilitan a eso y también van en el sentido de acortar los plazos administrativos; es decir, que sea la propia Administración Nacional de Puertos o hidrografía, en quienes recaiga el proyecto.

Esta es la justificación que tengo para el artículo.

SEÑOR MICHELINI.- El propósito está bien; el tema es el de las garantías para aquellos que están pagando; que cuando se termina eso, en tres días se ejecuta; es una situación que nos genera algunas dudas. Nosotros vamos a trasmitir algunas redacciones que permitan que la ANP pueda sacar los barcos, a fin de que no haya barcos abandonados ni que lleguen a la situación de hundirse cuando toda la burocracia falló, pero también dar toda la garantía a los que están pagando, de modo que de la noche a la mañana no se vean en la situación de tener que sacar el barco. Incluso, nos trasmitieron que hasta podía haber, en esos tres días, un problema metereológico y que también había que prever esa circunstancia. La idea es construir una redacción que nos comprenda a todos.

SEÑOR HEBER.- Mi intervención va en el mismo sentido que la del señor senador Michelini.

A mí me alcanza con que haya apertura para ver un plazo, que me pareció desprenderse de la Administración. Es eso mismo que dice el señor senador Michelini: podríamos buscar una redacción donde hubiera garantías, pero que no se eternicen, y no hagan chicanas como para quedar y que los barcos queden ahí establecidos. Es eso, nomás. Después, nosotros vamos a tener que trabajar con los señores senadores para ver cómo podemos ponernos de acuerdo y hablar con la Administración Nacional de Puertos para ver si les parece bien a lo que podemos arribar. Es esa apertura que, de alguna manera estamos pidiendo, para resolver un tema que nos preocupa a todos. La Administración tiene razón en buscar una solución, porque hace años que tenemos barcos ahí que forman un cementerio. Estoy de acuerdo con el fin.

SEÑOR MINISTRO.- Hemos recibido consultas promovidas por la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros, entre otros. Conocemos el planteo y también su propuesta, que no solo no resuelve el

problema sino que lo empeora; por lo tanto, no estamos de acuerdo con ella. Tan así es, que si los señores senadores entendieran que podría haber dificultades en el artículo que proponemos, preferimos retirarlo, pero de ninguna manera aceptaremos un sustitutivo que empeoraría las cosas.

Ahora bien, eso no quiere decir que se pueda buscar lo que estaba en la preocupación de los señores senadores, es decir, el espacio para darles las garantías que queremos que todos tengan, para que lo que necesitan hacer, y no las garantías para dejarnos servidos los problemas que ellos se descargan, quedando después bajo nuestra responsabilidad el encontrar la manera de salir.

Entonces, hay que buscar una redacción –el presidente de la ANP, que ha buscado vericuetos por todos lados, me dice que sí, que está dispuesto a ello–, pero debemos ser muy cuidadosos para no agravar una situación que ya está complicada, a veces por cosas que no están previstas, por custodias que asignan a la Administración Nacional de Puertos y situaciones que se dan en los hechos y después no sabemos cómo salir de ellas.

Hechas estas aclaraciones, si la comisión nos ayuda, estamos dispuestos a trabajar en la mejora de esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor ministro: quizás sería importante que nos explicaran, de manera sucinta, cuál es el procedimiento para declarar el abandono del buque. Tal vez ahí esté la clave, porque con ese procedimiento se respetarían las garantías de los interesados.

(Dialogados).

SEÑOR OTHEGUY.- Simplemente, voy a complementar la consulta que se ha realizado.

Entre las cosas planteadas por la Cámara de Agentes de Pesqueros Extranjeros, se dijo que el 65% –dato proporcionado a la comisión– de los barcos que están en condiciones de abandono son de bandera uruguaya. Me gustaría saber si esto es así, y si la norma que se propone resuelve el problema.

SEÑOR PARDIÑAS.- Para complementar la pregunta que hizo el señor presidente sobre el concepto de abandono, agrego que se señalaba la preocupación de que en un plazo perentorio de tres días –plazo que hay voluntad de ajustar– se ejecutara la garantía.

Lo que se planteó acá es que el problema de constituir garantía implica un incremento financiero en los costos de funcionamiento y si, encima de eso, en un plazo perentorio de tres días se puede ejecutar, no solo está el inconveniente del abandono del buque, sino también el de la ejecución de la garantía. Quería trasladar esta inquietud, no sin antes decir que podemos buscar otras alternativas de plazo, de acuerdo a lo planteado por el presidente de la ANP.

SEÑOR DÍAZ.- Ante todo, el proceso actual de abandono es lento. La Administración Nacional de Puertos hace una publicación para ver si hay un propietario pues, muchas veces, el propietario se desconoce; a su vez, la mayoría de las veces el armador se desconoce porque el barco fue agenciado por un agente marítimo que después dice ya no conocer a su cliente o que su cliente ya no le paga. Entonces, ahí tenemos un problema porque no sabemos a quién dirigirnos; el problema mayor lo tenemos con los barcos de bandera extranjera. Con los barcos de bandera nacional no sucede lo mismo porque hay un registro en la Dirección Registral y de Marina Mercante a través del cual podemos saber quién es su propietario, cuál fue su última venta y demás. Hay información registrada y podemos llegar al dueño, aunque se trate de una sociedad anónima. Pero cuando se trata de un barco de bandera extranjera, se nos complica mucho más.

Después de hacer esa primera publicación, hay una segunda que se hace a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, referente a quién tiene derecho sobre el barco. Ahí aparece otro tipo de derechos a través de reclamos laborales o deudas; es decir que alguien manifiesta tener un derecho sobre ese barco. Esa situación muchas veces culmina en un juicio, con lo cual, de la burocracia natural se va hacia el inicio de un proceso más complejo. Finalmente, cuando el barco tiene que ser movido o retirado, muchas veces pagamos más de lo que hubiera valido. Hoy, el retiro de un barco nos está costando, en promedio, USD 150.000. Tenemos barcos de USD 500.000, de USD 800.000 y, obviamente, algunos de USD 10.000 o USD 15.000.

El argumento del artículo es tratar de bajar nuestros costos sin vulnerar ningún derecho. Si aparece un interesado real en sacar el barco cuando se hace la publicación, porque es el dueño o tiene derecho legítimo sobre el barco, le decimos que se lo lleve. No queremos chatarrearle el barco. Más que –como se dijo– hoy pagamos, no nos pagan por el retiro.

La cantidad de barcos de bandera extranjera o uruguaya depende de las circunstancias del año y de la licitación. Los datos actuales deben ser ciertos porque estamos licitando veinticinco barcos a la vez, de ahí el porcentaje que se dio. Pero hubo años en que licitamos cinco o tres barcos. En ese caso, los porcentajes pueden dar cualquier cosa por la magnitud de la muestra.

A mi juicio, la redacción debería contemplar no solo el tema del seguro, sino también el de la garantía, porque nosotros no obligamos a quien pide el muelle a decir cuántos días lo quiere; lo dice, si quiere. No es que esté tomando una opción de ciento ochenta días porque nosotros se lo digamos. Entonces, si alguien pide ciento ochenta días, que lo saque en ese tiempo y si pasa algo que pida una extensión, pero vencido su plazo, debería poder retirarse el barco. Aplicar una garantía cuesta dinero.

Un aspecto importante a destacar es que a veces nos sirve dar esta cobertura de espacios ociosos y tener barcos que nos paguen por eso, pero no nos sirve trancar el puerto con barcos que no se mueven. El negocio del puerto es que los barcos entren y salgan y no que barcos que no generan nada –son barcos que pagan muy poco– ocupen muelles o lugares de atraque. La idea es propiciar otro tipo de negocio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quedan dos artículos más.

SEÑOR MINISTRO.- Uno de ellos es el artículo 327 que refiere a la declaración de Zona de Interés Portuario. Me gustaría, si el presidente está de acuerdo, que hiciera uso de la palabra el ingeniero Colon.

SEÑOR COLON.- Este artículo habilita, como Zona de Interés Portuario, una fracción del frente marítimo que forma parte de la zona denominada «Entre Cabos» del departamento de Rocha, que se extiende desde el Cabo Santa María, en La Paloma, hasta Cabo Polonio. Este artículo define el frente marítimo que se extiende entre los balnearios Mar del Plata y La Florida que es, aproximadamente, el tercio central de ese arco de costa.

Los motivos por los cuales se propone este artículo radican en una serie de estudios que se han venido llevando a cabo, prácticamente hasta el presente, en sus resultados y, naturalmente, en que, a futuro, vemos la conveniencia para el país del desarrollo de un puerto de aguas profundas. Esos estudios, que son muy diversos y de diferente carácter, son muy complejos, en particular los de ingeniería, y a veces demandan contar con los resultados de algunos estudios para orientar o redireccionar el alcance de otros; de ahí ese desarrollo en el tiempo que han llevado, que puede parecer extenso. A modo de ejemplo –voy a tratar de ser lo más conciso posible– puedo mencionar dos tipos de estudios que demandan tiempo y ajustes por aproximaciones sucesivas. Uno de ellos es el caso de los estudios hidráulicos sedimentológicos. Si bien hoy la técnica está muy avanzada en la definición de modelos, estos pueden tener muy poco valor si no se calibran con datos de campo. En este caso, los datos de campo los obtenemos con unos aparatos que llamamos perfiladores acústicos de corrientes y olas, que hay que depositar en lugares con quince o veinte metros de profundidad. Además, como mínimo son necesarias las lecturas de todo un año, pero como a veces cuesta encontrar estos equipos, dejan de operar por períodos, así que nos lleva alrededor de tres años obtener información sobre las cuatro estaciones: otoño, verano, invierno y primavera. Con esa información es posible calibrar modelos que, a su vez, alimentan a otros que son más específicos a la cuestión portuaria.

Con la geotecnia, que es otro aspecto relevante para el desarrollo proyectual de un puerto, sucede algo parecido. Empezamos haciendo estudios de geofísica que consisten en barrer alguna zona con procedimientos de ondas, que dan un primer panorama como para saber de qué está compuesto el subsuelo, pero es imperativo hacer perforaciones que con complejas y costosas, además de que deben realizarse en mares u océanos con quince o veinte metros de profundidad. Nos dan resultados muy valiosos, nos permiten calcular la geofísica y hasta podemos hacer campañas posteriores con mucho mejor puntería. En ese sentido, se han desarrollado una diversidad de estudios, además de los legales, económicos, ambientales, etcétera, en lo que son los rubros de ingeniería que abarcaron diversos relevamientos; por ejemplo, campañas batimétricas con extracción de muestras de fondo, instalación de esos equipos ADCP que mencionaba recién, campañas de relevamiento costeros con extracción de muestras y otras campañas de relevamiento terrestre, como los estudios de canteras

en la zona. También cabe destacar los estudios de geotecnia que ya he mencionado, con geofísica, perforaciones en agua y en tierra, así como las campañas complementarias de geofísica y los estudios hidráulicos –tal vez los más complejos– que implicaron modelos preliminares. Asimismo, es necesaria la extracción e interpretación de los datos de esos equipos ADCP, la formulación y determinación del clima de oleaje, estudios sedimentológicos para valorar los fenómenos de transporte litoral, el análisis de corrientes, el estudio de morfología costera para analizar la evolución de las líneas de costa, estudios de agitación interior, el prediseño hidráulico de las eventuales obras de protección o el análisis de diversas configuraciones portuarias desde el punto de vista proyectual.

Incluso, al día de hoy, con una estación meteorológica que instalamos en el puerto de La Paloma seguimos extrayendo datos de viento porque también hacen a la operatividad de un puerto. Es un dato relevante y cuanto más tiempo tengamos acumulado, mejor será la calidad de la información.

Todos estos estudios –que, a nuestro juicio y el del ministerio, conforman un activo muy valioso para el país– han obtenido resultados que nos muestran que las profundidades son cercanas al arco de playa; la geotecnia nos muestra que la cota de referencia, que es de -25 con respecto al Cero Wharton, en lo que hace al techo de los materiales no dragables por métodos convencionales, se encuentra por debajo de ese nivel; los estudios hidráulicos nos muestran la viabilidad de las configuraciones portuarias abordadas y también nos muestran la factibilidad técnica de la configuración analizada. A través de los estudios de morfología costera se han evaluado y cuantificado los fenómenos de transporte litoral.

Todos esos resultados llevan a valorar ese arco de playa que mencionaba al comienzo –que va del balneario Mar del Plata al balneario la Florida– como una zona de interés para el desarrollo portuario, que observa una distancia de 13 o 14 kilómetros a La Paloma, y unos 15 kilómetros a Cabo Polonio. Insisto, valoramos esa área como zona de interés para el desarrollo portuario.

Nada más, señor presidente.

SEÑORA AVIAGA.- No tengo duda de los juicios y las evaluaciones que haya hecho el ministerio para proponer declarar esta zona como un lugar de interés portuario, pero creo que es un tema demasiado profundo e importante como para tratarlo de esta manera en el presupuesto. Por más que nosotros confiemos en todos los trabajos y estudios que haga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como legisladores tenemos el deber de asegurar que sea el mejor lugar y que todo se haya hecho de la mejor forma, contemplando todas las visiones y habiendo efectuado todos los estudios correspondientes.

Creo que esta decisión no se puede tomar en estas condiciones. Tendría que hacerse mediante un estudio profundo en las comisiones correspondientes del Senado y de la Cámara de Representantes. En mi caso aconsejaré a mis compañeros no aprobar esta iniciativa acá, de esta forma.

Por ejemplo, quisiera saber qué instrumento de planificación territorial se utilizó para determinar que esta zona se declare de interés portuario. Me gustaría, además, escuchar de primera mano todas las ciencias que deben estar integradas a estos estudios y tener informes que nos permitan ver si realmente es un lugar apto para ser declarado Zona de Interés portuario y luego tomar decisiones.

No estoy juzgando el accionar de las autoridades del ministerio. Me refiero aquí a la responsabilidad que tenemos y a que esto amerita que nosotros realicemos un estudio más profundo sobre lo que está planteando el ministerio, para analizarlo y darle la viabilidad que corresponda o no.

SEÑOR MINISTRO.- No estamos haciendo ninguna propuesta para desarrollar algún emprendimiento portuario específico en el área; estamos hablando de otra cosa.

Nos referimos a un tema de valor estratégico para el Uruguay, porque según el desarrollo y la evolución de los puertos y del transporte marítimo en la región, existe la necesidad de pensar que el puerto de Montevideo –que históricamente ha jugado el rol de pívot en la región–, se encontrará con una restricción, estudiada y evaluada en los 14 metros de profundidad.

Por lo tanto, es de interés del país –no de fulano o de mengano, sino de todos los uruguayos– ir analizando las alternativas que nos pueden permitir desarrollar una opción, que necesitará la

generación de oportunidades, es la decir la confluencia de distintos factores, pero que tiene mucho que ver con el territorio y fundamentalmente con el océano.

Entonces, lo que se está diciendo es que se ha estudiado como una base necesaria a los efectos de que, llegada la oportunidad, se puedan desarrollar los proyectos de evolución portuaria. Por lo tanto, este tema ha sido estudiado y se tienen elementos suficientes como para saber dónde está ubicada el área de la costa nacional que tiene características que cumplirían con determinados requisitos. ¿Es un área única? No lo sabemos porque no se estudió toda la costa. También sabemos que por no haber definido esto a tiempo, por no haber contado con los estudios suficientes y por no haberse puesto de acuerdo las autoridades en su momento, se fueron perdiendo oportunidades. Cuando se desarrollan algunas alternativas, quedan anuladas otras posibilidades. Un lugar ideal para instalar el puerto –históricamente se conoce este dato– es Punta Ballena, donde está el lomo. Claro, ahora es difícil imaginar que mañana se instale allí un puerto de graneles y demás.

Por lo tanto, lo que se está haciendo ahora es proponer nada más que eso. Lo único que se busca establecer es que esa área es de prioridad portuaria. En ese arco no se establece un punto, simplemente se señala que allí existen las condiciones oceánicas indicadas para el desarrollo de un puerto de aguas profundas. Desde la perspectiva del territorio, si bien efectivamente es muy importante el ordenamiento territorial del departamento, son zonas en que, de acuerdo con lo que está concretado hasta ahora, no es imposible que se efectivice este proyecto. Simplemente señalamos esa área para proteger al Estado en el futuro, en caso de que llegue el momento de tomar una decisión. En esa situación, el Estado va a poder decir que esta área tenía una designación de este tipo.

Nos ha llegado la información de que se realizaron algunos estudios respecto a las consecuencias que esto podría tener en cuanto a posibles demandas. Nosotros también nos hemos preocupado de seguir la marcha de las demandas que en su momento se presentaron por una iniciativa de igual carácter. También tenemos opinión en cuanto a que esta medida no afectaría de ninguna manera ni va a incrementar las demandas. ¿Por qué? Porque las demandas que se hicieron hasta el momento tenían que ver con una designación anterior y nunca el país, en su defensa, renunció a la construcción del puerto de aguas profundas; no debemos renunciar a ello. Creo que todos coincidimos en que el país no debe negar la posibilidad de desarrollar un puerto en el lugar y en el momento en que le resulte más conveniente. No sé quién lo va a desarrollar ni qué partido va a estar en el Gobierno. Creo que es de interés de todos los uruguayos seguir teniendo ese rol como centro de distribución e influencia regional. Si la competencia a nivel de la carga marítima nos impone la necesidad de ir más allá de los 14 metros, tendremos que explorar esta alternativa. En ese sentido, nunca se negó esa posibilidad. Las demandas que se han hecho se han resuelto, hasta ahora, favorablemente en todos los casos. Se parte de la base de que no se renuncia a realizar el emprendimiento. Por lo tanto, este artículo no agrega nada porque lo que estamos diciendo, reitero, es que no renunciamos y que estamos buscando los lugares más convenientes para el desarrollo de este puerto. Nada cambia.

SEÑORA AVIAGA.- Quisiera pedir que a la brevedad remitieran a la comisión todos los estudios que anteriormente mencionaron y por los que llegaron a la conclusión de que este sería un lugar de interés portuario. Sigo manteniendo la postura.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero dejar constancia de que esto protege jurídicamente hacia el futuro. Las demandas que están, están. Pero a futuro, si alguien compra un predio y hace determinada instalación y después el país resuelve –con el Gobierno que sea– tal o cual cosa, ese alguien no va a poder decir nada porque ya estaba declarado de interés portuario. Me parece que el Gobierno, el Estado, el país hace muy bien en establecer una protección, si después eso ocurre o no ocurre, si esa decisión se toma o no es otro cantar. Puede haber cuestiones medioambientales, adelantos tecnológicos u otras cosas que desaconsejen esta instalación, pero proteger al Estado de demandas me parece un acto responsable.

SEÑOR MINISTRO.- Pasamos a considerar el artículo 328.

Este artículo es una modificación que permite recuperar el nivel de remuneración del capitán de puerto. En algún momento, por algún motivo, el capitán de puerto, que históricamente había tenido un nivel salarial similar al del vocal del directorio de la Administración Nacional de Puertos, se desacopló. Lo que estamos procurando con este artículo es que vuelva a ese nivel. Todos saben que el capitán de puerto, en la actividad portuaria y sobre todo en el puerto de Montevideo –que es donde se aplica esta disposición–, tiene un rol muy importante para el funcionamiento del puerto, pero también

para el desarrollo de los negocios portuarios. Por lo tanto, esta iniciativa no solo surge pensando en el funcionario, sino también procurando fortalecer la atención de este a su función.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal como lo anuncié, me tengo que retirar de sala. Ocupará mi lugar la señora senadora Tourné.

(Ocupa la presidencia la señora senadora Tourné).

SEÑOR HEBER.- Hemos cambiado el sistema de trabajo, pero el orden de los factores no altera el producto. Nos gustaría hablar ahora sobre rendición de cuentas –lo que antes hacíamos al principio– porque tenemos muchas interrogantes sobre los informes y los planillados; la comisión sabe que soy afecto a las planillas y a los informes.

Quisiera hacerle varias preguntas al ministro. La primera de ellas tiene que ver con que el ministerio hace algo insólito: una corrección de la rendición de cuentas de 2015 y 2016. Nunca lo había visto y, verdaderamente, me parece algo bastante extraño. Lo planteo, porque en las inversiones en infraestructura vial –aquí está la rendición de cuentas del año 2016– el ministerio informó al Parlamento que había invertido, por todo concepto, USD 197:000.000. A su vez, informó que en 2016 había invertido USD 244:000.000, y hacía un pronóstico de USD 514:000.000 para el año 2017. Esas eran las cifras que teníamos en los repartidos anteriores.

Ahora viene esta misma planilla, pero con correcciones, agregándole lo correspondiente a 2017. En ella se establece que en 2015 se gastaron USD 253:000.000.

Uno quisiera cambiar el pasado, pero ¿cómo es el pasado? ¿En 2015 se invirtieron USD 197:000.000 o USD 253:000.000 en infraestructura vial? ¿En el año 2016 fueron USD 244:000.000 o USD 299:000.000? Es muy raro. Coincidamos en que esto es algo insólito.

En función de las cuentas que rindió en 2016, en 2015 el ministerio gastó USD 56:000.000 más. A su vez, en 2016 se gastaron USD 55:000.000 más. Por su parte, las cifras de 2017 son más cercanas. Hacían un pronóstico de USD 514:000.000, y hoy nos rinden cuentas por USD 531:000.000.

Entonces, la primera pregunta es: ¿Qué pasó? ¿Se rindieron mal las cuentas en el pasado? ¿A qué se debe que faltaron USD 111:000.000 en la rendición de cuentas de 2015 y de 2016? Esto no lo había visto. Quizá tenga una explicación, pero no la he visto en toda la rendición de cuentas. La he buscado, pero no la encuentro. Sé que están consultando a los directores. Tal vez puedan decirnos. La información está en el informe económico financiero del ministro Astori. Tengo estas dos planillas y lo primero que quiero consultar es sobre estas dos incongruencias. Pido que luego se me conteste.

El segundo tema refiere a las inversiones proyectadas. En este sentido, el Gobierno nos presentó la famosa planilla de inversiones en el quinquenio. En ella no está exclusivamente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero sí está incluido. Está la Dirección Nacional de Vialidad. Hay inversiones en energía, en vialidad, en infraestructura social, en vivienda, en comunicaciones, en puertos, ferroviarias y otras.

En este sentido, en su momento anunciaba, con bombos y platillos, una inversión de USD 12.370:000.000 en el quinquenio. Muy bien. Nosotros sostenemos que vamos a estar muy lejos de poder llegar a esa cifra. ¿Por qué decimos esto? En los informes –no voy a detenerme mucho en temas que quizá no hagan directamente a su cartera, señor ministro– relacionados con la energía, el Gobierno dijo que iba a invertir USD 4.230:000.000 en el quinquenio. Asimismo, nos informa que en el trienio que va del 2015 al 2017 se cumplieron, en esos tres años, USD 2.790:000.000, y que en estos próximos dos años se va a invertir en energía USD 1.439:000.000, en lo que va del año 2018 y el 2019. Pero el informe económico-financiero nos proyecta que del 66 % de ejecución, que sería muy buena para energía –ojalá todos los demás rubros tuvieran este nivel de ejecución–, se prevé solamente para el año que viene un 8 % más, con lo que pasaríamos a un 74 %. Ese 8 % son USD 338:000.000 para el año 2018. ¿Cómo vamos a llegar a los USD 4.230:000.000? Es una interrogante que no sé si el ministro podrá contestarla porque no está directamente ligada a su cartera; pero como participó del informe con bombos y platillos sobre los USD 12.390:000.000, dejo esta constancia: es muy difícil que en un año, en el 2019, se invierta en energía USD 1.100:000.000 cuando los informes señalan que no va a haber mayores inversiones de fuentes renovables no tradicionales, eólica y solar, para lo que resta del período. Entonces, no sabemos cómo se va a llegar a esa cifra.

En vialidad –ahí sí tiene que ver directamente con su cartera–, en ese plan muy anunciado se decía que se iba a invertir USD 2.360:000.000, y tomando en cuenta este monto a nosotros nos parece que llegar, después de tres años, al 46 % es muy poco, lo que hace que pongamos en duda que se cumpla el objetivo de los USD 2.360:000.000. Se anuncia para el año 2018 un gran crecimiento en vialidad. En tres años 46 %, pero en el 2018 alcanzaríamos el 77 %, un poquito más del 30 %. En ese año anuncia el ministerio que se va a gastar en inversiones e infraestructura vial USD 737:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Quién dice eso?

SEÑOR HEBER.- El informe económico-financiero.

SEÑOR MINISTRO.- Está mal.

SEÑOR HEBER.- Es el informe económico-financiero de la rendición de cuentas 2017, página 212. No son los números de Heber, sino los de Astori.

En eso señala el informe que va a gastar USD 737:000.000. ¿Cómo venía gastando antes? USD 531:000.000. Con la rendición de cuentas corregida –que no sabemos si fue en rendición de cuentas, o se corrigió después, o antes; no se sabe–, la última versión es de USD 299:000.000 en el 2016 y USD 253:000.000 en el 2015. Antes decía menos: USD 197:000.000 y USD 244:000.000. Pero en el año 2017 nos traen la cifra de USD 531:000.000. Pasamos de golpe a gastar casi USD 200:000.000 más en el año 2018. Ojalá que sea cierto, porque vamos a tener más carreteras, pero no lo veo. Esto es con respecto a la Dirección Nacional de Vialidad. Hay un gran crecimiento en lo que tiene que ver con la Corporación Vial, que venía gastando alrededor de USD 150:000.000 y pasa en 2017 a gastar USD 367:000.000. Ese es el gran crecimiento. Es decir, vamos todos a la Corporación Vial del Uruguay, donde hay más eficiencia a la hora de gastar y, por lo tanto, menores controles. Y se anuncia un crecimiento mayor para el año 2018.

Pero estos números no nos cierran, porque el ministerio nos dice que va a gastar USD 737:000.000 por un nuevo crecimiento de la Corporación Vial para el año 2018. Ya creció a USD 367:000.000. El punto es que, según nuestras informaciones, antes de 2015, tomando cualquier año –por ejemplo, 2009–, la red concesionada y la inversión anual de la Corporación Vial era de 1600 kilómetros. Y después, a partir de 2015 –que es lo que está vigente–, tiene que atender 2679 kilómetros. Entonces, es natural que se le pasen mayores recursos, porque se le amplió de 1600 a 2679 kilómetros. Esto hace que la inversión en 2009, por poner un caso, era de USD 220:000.000, y ahora pasa a ser de USD 367:000.000. Pero el nivel de inversión por kilómetro es el mismo. Es decir que no hay más eficiencia. Lo que gastaba la Corporación Vial era USD 137.500 por kilómetro, y ahora, en 2017, gasta USD 137.000 por kilómetro.

Entonces, quizás el señor ministro me pueda ayudar a entender cómo va a crecer, si la Corporación Vial no tiene más recursos y ya se le pasaron varias partidas de dinero para reforzar esta otra tarea que tiene por delante. Nos es difícil comprender cómo se va a llegar a la cifra de USD 2.360:000.000, porque además se cayeron las PPP. El gran fracaso de la administración es no haber puesto en marcha los famosos proyectos PPP, participación público privada. Según nuestros informes –estos sí, del ministerio–, de todas las PPP que hay en el país, las que están en operación son: la penitenciaria, las rutas 21 y 24, y nada más.

Después tenemos el circuito n.º 1, que es de una inversión de USD 62:000.000, que está adjudicada pero todavía no está en construcción y por eso se dice que está adjudicada provisionalmente. El circuito n.º 2, que corresponde a la ruta n.º 9 y a la ruta n.º 15, también está adjudicado provisionalmente. La ruta n.º 14, el baipás de Sarandí y la conexión de la ruta n.º 14 y la ruta n.º 13 están adjudicados provisionalmente. La ruta n.º 14 y la ruta n.º 15, que están en el circuito n.º 5, están en evaluación de ofertas. La ruta n.º 6 y el baipás a San Ramón están en evaluación de ofertas. La ruta n.º 3 del circuito n.º 7 está en evaluación de ofertas y, en el pasado, se cayó el llamado a PPP para la ruta n.º 26 que va de Paysandú a Tacuarembó. Todo esto lleva a que el ajuste para los números que se habían planteado originalmente en USD 641:000.000 determina que ahora se pase a USD 549:000.000. A este ritmo, no sé qué vamos a tener en 2 años, porque en 3 años solamente las rutas n.º 21 y n.º 24 y el baipás a la ciudad de Nueva Palmira están en construcción, y de las demás una se cayó y las otras 7 están adjudicadas provisionalmente o en evaluación de ofertas, por lo que parece muy difícil que se pueda llegar a un número como el que se planteaba originalmente de

USD 2.360:000.000. En realidad, si ajustamos los números, ni siquiera sé cómo vamos a llegar a los USD 549:000.000 que se plantean ahora.

Con relación al otro avance de ejecución que se encuentra en la planilla que envió el ministro de Economía y Finanzas, Astori, que es el de la ejecución de inversión de infraestructura, según se dice de los fondos privados con financiación privada, que son del plan 2015 – 2019, solamente va a haber un crecimiento de un 3 % en lo que va del 2017 al 2018. El avance de ejecución 2015 al 2017 es solamente del 53 % –y aclaro que estamos hablando de fondos privados– y para el 2018 va a ser del 56 %, o sea que aumenta solo un 3 %. Eso significa que vamos a tener muy poco avance.

Por consiguiente, lo que digo al señor ministro en cuanto a estas conclusiones, que podrá rebatir o aclarar, ya que para eso estamos en esta comisión, es que es muy difícil que podamos llegar a las cifras de vialidad que se presentaron en el plan de inversión a principios de año que era de USD 12.370:000.000

Por otra parte, ya que tenemos acá al presidente de la ANP, consulto lo siguiente, porque me gustaría tener la información correcta. En agosto de 2018 todavía no ha sido iniciada la construcción del puerto Capurro, y no se sabe cuándo comenzará. Si eso es así y el puerto Capurro es una inversión muy importante de USD 94:000.000, será muy difícil que el Gobierno cumpla con la meta de los USD 550:000.000 de inversión portuaria. Viene dando buenos porcentajes el puerto, ¿no? Como dice el informe, está dando un 72 % de avance en función de lo establecido.

Pero, pensando hacia adelante, llegamos al 72 %, pero si no se llega a concretar la construcción del puerto de Capurro, serían USD 94:000.000, suma importante en relación con la inversión y las metas que se habían establecido el Gobierno en materia portuaria.

En materia ferroviaria tampoco nos cierran los números. ¿Por qué? Porque la inversión ferroviaria en 2017 fue de USD 37:000.000, según los informes que tenemos. Esto significa que en el trienio 2015 – 2017 se alcanzarían los USD 108:000.000, o sea, solamente el 30 %. Debe ser de los porcentajes más bajos en los avances. Un 30 % en el área ferroviaria, que pone en evidencia que se siguen anunciado obras, pero no vemos cómo se puede llegar en dos años a gastar el 70 % que falta, en ese compromiso por USD 360:000.000.

Reitero: solamente USD108:000.000 se vienen ejecutando, con lo que, para los años 2018 y 2019, tendríamos que gastar USD 205:000.000 en dos años en el tema del ferrocarril.

Redondeando, la pregunta es cómo llegamos a los USD 12.370:000.000 cuando hay cuatro rubros que están por debajo de lo estipulado. Por ejemplo, el de vialidad está por debajo del 50 % en tres años; el de infraestructura social –en el que tiene que ver en algo el ministerio, pero no en todo–, llega al 40 % de avance; agua y saneamiento

–que tampoco tiene relación directamente con el ministerio–, alcanza el 45 % y el ferrocarril un 30 %.

Hay cuatro rubros que están por debajo del 50% de ejecución. Entonces, cabe preguntar por parte de la oposición –con datos que estamos manejando y nos gustaría chequearlos con la seriedad del caso– cómo se va a arribar a esos USD 12:370.000.000 y, concretamente en la cartera del MTOP, cómo se llegará a los USD 2.360:000.000 anunciados, cando solamente en materia de vialidad, producto de las dificultades con las PPP, en el trienio se ha llegado al 46% de avance en función de la meta establecida. Es muy difícil pensar que se van a gastar USD737:000.000 en 2018 y USD 543:000.000 en 2019.

Estas son las preguntas que tengo para formular y recuerdo que se trata de una rendición de cuentas y no vemos que estos números nos alienten a llegar a la inversión programada, máxime cuando, según los informes de 2014, antes de que el ministro asumiera, el Centro de Estudios Económicos de la Industria de la Construcción, el 28 de noviembre de 2014, decía que había un atraso de inversión en vialidad que obligaba a que se invirtiera, por lo menos como vía adicional a los USD 542:000.000 asignados hasta ese momento, USD 2.527:000.000 frente al rezago de la inversión vial acumulada hasta ese año.

Todos sabemos que tuvo una pesada herencia, y eso ya lo he manifestado una y otra vez en el plenario. Pero, ¿cómo vamos a llegar a eso cuando, en definitiva, se pide USD 2.360:000.000? El Centro de Estudios Económicos de la Industria de la Construcción habla de USD 3.000:000.000, a los

que no llegamos pero, por lo menos habría que llegar a los USD 2.360:000.000. Pero no vemos que se pueda llegar; no vemos que ese atraso vial, ese rezago del que habla la Cámara de Industrias se pueda revertir en estos 5 años como para hacer otro tipo de inversiones en el quinquenio después de esta instancia, porque esta es la última rendición de cuentas que tenemos con el ministro, después, nos vamos a ver en otro período.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias por la precisión de sus preguntas. Es verdad que se ha extendido un poco, pero tiene derecho, más siendo tan puntilloso y el único senador presente del Partido Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- El señor senador planteó cuatro capítulos.

En primer lugar, las cifras que maneja el ministro de Transporte y Obras Públicas no coinciden exactamente con las que manejó el señor senador Heber, que no dudo que surjan de planillas que haya presentado el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP, pero que tendría que tener la explicación del contenido. No obstante, voy a decir las cifras: USD 223:000.000 que, efectivamente, ajustados, se ejecutaron en el 2015; USD 261:000.000 y fracción, en el 2016 y USD 480:439.768 en 2017. La suma de los tres años debe estar en USD 970:000.000. Tal vez la explicación de estas diferencias pueda estar en una aclaración que me hacía la contadora Gnazzo y que, tal vez, pueda compartir en cuanto a algunos ajustes de conversión que se manejaron a nivel del Ministerio de Economía, pero que puede influir en la presentación, pero no en el análisis de los hechos que describe el senador y que vamos a entrar a estudiar conjuntamente.

Solicito a la señora presidenta le ceda el uso de la palabra a la contadora Gnazzo.

SEÑORA GNAZZO.- El 25 de julio de este año la Asesoría Macroeconómica del Ministerio de Economía y Finanzas emitió un informe que remitió al Parlamento revisando los datos de inversiones para 2015 y 2016. Dice: La Rendición de Cuentas 2017 presentó, en su Capítulo IX «Avances del Plan Quinquenal de Infraestructura», nueva información de ejecución de inversiones e información actualizada para los años 2015 y 2016. Es importante recordar que las cifras presentadas en este capítulo deben considerarse como preliminares dado que provienen de diversas fuentes de información y el proceso de relevamiento de las mismas intenta mejorarse año a año. En ese sentido, las revisiones realizadas de las cifras de inversiones de 2015 y 2016 tienen el objetivo de mejorar la calidad del relevamiento de la información para reflejar lo más fielmente posible el avance del plan. Concretamente, en conjunto, en el bienio 2015 – 2016 hubo una revisión al alza de USD 385:000.000. Esta revisión representa el 3 % del plan total de inversiones de USD 12.370:000.000. Cabe destacar que a nivel desagregado, como se detalla, se realizaron ajustes al alza y a la baja y detalla el nombre.

Particularmente en vialidad dice que en infraestructura vial hubo un ajuste al alza en USD 111:000.000, en particular, hubo una revisión al alza de las inversiones de CVU básicamente por pasar a considerar la información enviada por el MTOP que a diferencia de la proporcionada por CVU, incluye impuestos. En tanto, se incorporó información sobre los proyectos 998 y 999 del Programa 372, de Caminería Rural, mantenimiento departamental y subnacional –aclaro que no tienen más nada que ver con el Ministerio de Transporte– por USD 35:000.000.

Asimismo, fueron revisadas al alza las inversiones del DNV por

USD 25:000.000 para contemplar gastos no considerados anteriormente. En materia de otras inversiones USD 7:000.000 de diferencia corresponden a revisiones menores de la información de inversiones de las direcciones del MTOP, excluyendo vialidad por cuestiones que no habían sido consideradas anteriormente.

Este informe fue remitido por el Ministerio de Economía y Finanzas al Parlamento, no al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- Despejada la incógnita, ninguna de las dos cifras que manejaba el señor senador para los años 2015- 2016 coincidían. Tengo estas cifras –que si es necesario vuelvo a repetir– que efectivamente surgen de la ejecución que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Tampoco coincido con los USD 737:000.000 –unas barritas que mostró el señor senador– que debo presumir que en ese caso se están sumando cifras que van a vialidad y caminería en general

por lo que deben haber sido sumados los recursos de la OPP, caminería rural, etcétera. Así trato de entenderlo cada vez que me descolocan estas barritas que salen del libreto

Aclarado esto, lo que sí es cierto es que hubo un anuncio de inversión general para el período de USD 12.370:000.000. Esto implica las inversiones generales del estado que por cierto no puedo dar respuesta sobre los temas relacionados con la energía, pero sí puedo hacerles comentarios respecto a aquellas partidas de estos

USD 12.370:000.000 que tienen que ver con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o las empresas que funcionan con referencia a él.

Efectivamente, los USD 12.370:000.000 son los que están comprometidos para vialidad. Es cierto, también, que hace poco más de tres años, cuando comenzamos la gestión, el estado de las rutas y su tratamiento generaban mucha inquietud, había una amplia demanda y muchas opiniones respecto a las inversiones necesarias para poder salir de esa situación que se indicaba era casi de inminente colapso.

Debemos reconocer que el país estaba lejos del colapso, aunque había algunas rutas con un estado de deterioro malo y, en algún caso, muy malo. El esfuerzo que previmos de avanzar hacia una inversión de más USD 2.000:000.000 para poder atender esta demanda, entendimos que era capaz de ayudarnos a recorrer un camino que más allá de la tensión de las urgencias y las emergencias, sin embargo, nos pusiera en condiciones de abordar una tarea de reestructura o reubicación del estándar de nuestras rutas. Digo eso porque hasta ahora las rutas nacionales, mal o bien, habían soportado el incremento casi por cinco de la carga general que se movió en el país en los últimos quince años. Sin embargo, las rutas secundarias o terciarias –como, por ejemplo, las rutas 24, 25 o 55–, sometidas al aumento en el número de camiones y en el volumen de la carga transportada, en pocos meses prácticamente fueron deformadas y aniquiladas.

Era muy frecuente, entonces, escuchar el comentario de vecinos que decían que determinada ruta, que se había hecho hace veinte o veinticinco años, nunca había tenido problemas y que ahora, prácticamente, estaba deformada o había desaparecido. Eso sucedía porque esa carga exigía que se ampliara la red de rutas de categoría primaria de mayor resistencia con un mayor piso de apoyo y con otro tratamiento para la rodadura. En ese sentido, hemos podido ir dando respuesta. Si bien se está trabajando mucho y queda bastante por delante, ha desaparecido –creo que a nivel general– la inquietud por parte de los ciudadanos de un inminente desastre o colapso de las rutas.

En líneas generales, si bien creo que el desarrollo de este plan ha sido exitoso, ha tenido algunas dificultades que también debemos enfrentar. Por lo tanto, cuando hablamos de USD 2.360:000.000, en el momento en que se elaboró el plan, se estaba hablando de USD 740:000.000 de PPP. Si las PPP no se pusieron en funcionamiento y solo una lo hizo, a fines del año pasado y comienzos de este, en las rutas 24 y 21, el porcentaje del 46 % de evaluación de ejecución no refleja el esfuerzo que se ha hecho en la inversión a través de otros instrumentos que no son PPP. Porque los USD 2.360:000.000 eran para construcción por distintas vías y PPP; las PPP no se mueven y el Ministerio de Economía y Finanzas –me consta– envía un porcentaje del 46 % de evaluación de la ejecución, pero no hace la discriminación. Reitero que eso no refleja el esfuerzo y el avance que se ha logrado en vialidad, donde las cifras que nos planteamos ejecutar superan, incluso, los porcentajes que surgieron directamente del presupuesto, a partir de un muy buen funcionamiento de la Corporación Vial del Uruguay y de la relación entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Dirección Nacional de Vialidad y la Corporación Vial del Uruguay que es lo que nos permite avizorar cifras que se puedan sostener durante el resto del período.

Cierto es que, en ese sentido, aspiramos superar los USD 500:000.000 en este período. Nuestras previsiones apuntan a lograr USD 536:000.000. La propuesta de superar los USD 500:000.000 en el año 2018, no queda solo ahí, sino que estamos apuntando también al 2019. Ya tenemos recursos previstos de USD 457:000.000 para el 2019 y USD 536:000.000 para el 2018. Entre ambas cifras estamos en un promedio de quinientos millones al que nos proponemos llegar. Quiere decir que si sumamos los 970 millones ya ejecutados a los 1.000 millones que tenemos por delante –para los años 2018 y 2019–, entre los recursos presupuestales y la Corporación Vial del Uruguay vamos a estar acercándonos a los 1.970 –casi 2.000– millones de dólares.

Sin embargo, no nos quedamos ahí porque estamos en la búsqueda de recursos para poder desarrollar determinadas obras que inicialmente no habíamos podido incorporar al presupuesto. Ya hay algunas expresiones al respecto; por ejemplo, hemos llegado a la conclusión de la importancia que

tiene para el Uruguay que se resuelva el problema de los puentes angostos, sobre todo aquellos que no son capaces de dar respuesta a las exigencias de los actuales camiones de carga, los que hoy permiten un flete en competencia. En ese sentido ya se puede apreciar, por ejemplo, que se han reforzado y ampliado todos los puentes de la Ruta 5. Es más, ya se dio inicio a la obra para el ensanche y refuerzo del puente Cuñapirú que es el último que queda por recuperar en la Ruta 5. Cabe destacar que no es de jurisdicción nacional, pero igual lo vamos a construir porque es una contribución al país. Hay que lograr un corredor, como es la Ruta 5, en condiciones de circulación de carga a nivel internacional. Algo similar estamos haciendo en otros puentes del país. A algunos de ellos los tendremos que ir abordando a su debido tiempo, pero hay otros que ya están en obra, como es el caso de los que están en la Ruta 8, donde se está ensanchando el puente sobre el río Olimar.

Para los que viven del otro lado puedo mencionar el puente sobre el Riachuelo, en la Ruta 1, donde ya empezaron los movimientos de tierra para construir el terraplén que permita un puente de mayor altura y con las adecuadas condiciones de circulación.

Sinceramente, sin contar la participación público privada, en este período vamos a estar trabajando para superar los 2.000 millones; no me gustaría precisar cifras, pero tenemos previsto superar esa cifra. Además, no hemos renunciado a la participación público privada; a veces seguimos empecinada y tozudamente empujando para que se puedan concretar esas obras que también son muy necesarias para reforzar y elevar el estándar de las rutas nacionales. Si bien es cierto que no se van a poder ejecutar los niveles que inicialmente se anunciaban, la experiencia que tenemos, por ejemplo, en las Rutas 24 y 21, y en el baipás de Nueva Palmira a través de las únicas PPP que están funcionando, es que hay un desarrollo de obra muy intenso y en distintos frentes de la ruta, al punto que se está haciendo hormigón en la zona norte de la Ruta 24 para reparar el hormigón de la zona sur y poniendo carpeta en la Ruta 21. Además, se hizo el puente sobre el arroyo Sauce, al ingreso de Nueva Palmira, y ya se están empezando los trabajos para el acceso a los puertos de Nueva Palmira.

En materia de PPP –como bien decía el señor senador–, tenemos adjudicados otros tres proyectos. Hay un cuarto proyecto –que ya tiene la designación de adjudicación–, la PPP número 5, que tiene relación con el tramo de la Ruta 14, que une Sarandí del Yi con Rocha, y la Ruta 15, que pasa por Lascano y se encuentra allí con el otro tramo de la Ruta 15, que se resolverá con la PPP 2.

Se ha avanzado en la adjudicación en la Ruta 6, que incluye otro puente importante en San Ramón, sobre el Río Santa Lucía, que no sea inundable. También está en estudio de adjudicación, pero muy avanzado, la PPP 7 que tiene que ver con la doble vía de la Ruta 3, entre la Ruta 1 y San José, con el brazo que incluye otro puente sobre el río San José, paralelo al puente de hierro de la Ruta 11. En las últimas crecidas dicho puente estuvo cerca de inundarse y por lo tanto creo que es una obra necesaria.

Quiere decir que hay una planificación. ¿Qué implica esto? Que además de avanzar todo lo que podamos en aras de estos 2360 millones de dólares –que no negamos y que no escondemos–, seguramente lo que no podamos concretar serán proyectos que quedarán ya encaminados, y en algunos casos ya con el financiamiento resuelto.

¿Por qué tenemos estos problemas con las PPP? El senador utilizó un término que comparto y que siento así. No me gusta esto de no poder hacer avanzar este mecanismo de participación público privada. Dicho mecanismo iba dirigido, desde luego, a encontrar caminos que le permitieran al país financiar las obras de infraestructura que necesitamos. Pero, ¡claro!, ese esfuerzo que hace el país sería mucho mejor hacerlo en tiempo y forma. Y la verdad es que nosotros pensábamos –tal vez por falta de conocimiento, de experiencia, de dominio del mecanismo de participación público privada– que estos mecanismos se resolvían trabajando, con esfuerzo, atendiendo los trámites para que no quedaran encajonados, y así se iría llegando. La prueba está que están prácticamente todas las PPP ya adjudicadas, o casi adjudicadas.

Ahora bien, ¿qué pasa? Que cuando se hace una adjudicación, queda una instancia que a mi entender no está debidamente prevista en la ley –o por lo menos en el decreto que la reglamenta–, porque la negociación queda en manos del privado que fue beneficiado con la adjudicación, y con el banco, que es el organismo que financiará la PPP.

Podríamos hablar mucho de las características de una y de otra parte de la negociación, pero el hecho es que en la única PPP que está funcionando, este cierre financiero, tiene la complejidad de que es por 20 años. Es decir, la PPP realiza la construcción de la ruta durante 3 años, pero además se ocupa de su mantenimiento por 20 años. Esa es más o menos la fórmula. Por lo tanto, el

financiamiento es por 20 años y el empresario que se encarga del mantenimiento, también lo hace por 20 años. Por ello miran cuidadosamente todo el proceso, lo cual es lógico. Bueno, pero este proceso queda en manos de dos privados y el único instrumento que tiene para intervenir en esto el Gobierno después que adjudicó la obra es dejarla sin efecto; si pasa determinada cantidad de tiempo tiene la opción de intimar y dejar sin efecto, pero eso significa empezar de vuelta. No hay otro mecanismo ni otra posibilidad en este caso, pero si empiezo de vuelta y saco la cuenta, voy a ver que perderé más tiempo todavía y no necesariamente tendré resuelto el problema.

Por cierto que estamos trabajando en lo interno para procurar el apoyo de quienes nos acompañan a nivel del Gobierno y también el de las empresas para influir en que este cierre financiero no lleve 811 días como ocurrió, por ejemplo, en el caso del cierre de la PPP 0. Por otro lado, desde hace más de un año se está haciendo el cierre financiero de las PPP 1 y 2, a pesar de que estamos presionando con esta opción que comparto con ustedes. Seguimos tozudamente empujando y tenemos el objetivo de ponerlas en funcionamiento. El esfuerzo que estamos haciendo en materia de vialidad y de inversiones va a levantar el standard general de la vialidad del país y si además ponemos en marcha las PPP, seguramente el Uruguay va a tener una buena perspectiva en esta materia –no digo con esto que tengamos que dejarnos de preocupar– al contar con instrumentos para seguir trabajando bien a fin de mejorar el futuro. Pero esta es la realidad.

Es cierto que al iniciar este período se elevó el compromiso de financiamiento de la Corporación Vial del Uruguay. Vuelvo a repetir: se ha logrado una buena coordinación que si bien no es ajena a discusiones permanentes, ha permitido dar respuesta a esta mayor exigencia de 1.000 kilómetros adicionales que están por contrato atendidos en su financiamiento por la Corporación Vial del Uruguay. Cabe aclarar que esta no hace las obras sino el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A través del prestigio que ha incorporado, la corporación vial tiene una excelente respuesta de los ahorristas – que responden bien, a tiempo y en volumen suficiente– como para que pueda ir financiando estas obras que son más exigentes –como acá se señalaba–, lo que nosotros procuramos aprovechar al máximo.

El señor senador hacía referencia a unos numeritos que andan por ahí respecto a lo que se invierte por kilómetro de carretera. Ese numerito es para otra cosa, no es para esta reunión. Con los mismos números y con los mismos argumentos que maneja el señor senador, yo podría afirmar que somos mucho más eficientes ahora que lo que lo era en el pasado la propia corporación respecto a sus inversiones. Creo que esos son simplemente números estadísticos que corresponden al número de kilómetros construidos y a lo que se gastó, pero, en el medio, en los años que tiene la Corporación Vial del Uruguay –no son demasiados, pero sí unos cuantos– han variado las condiciones económicas de gran manera. Esa variación tiene influencia en el precio de los insumos e, incluso, en el valor del dólar, lo que no hace posible manejar estos números. Habría que hacer otros números y creo que andamos bien en materia de resultados. Más allá de que este tema no debería ocuparnos en este momento, quiero decir que los números muestran, no solo por mérito de la Dirección Nacional de Vialidad y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino por elementos de la propia plaza, que existe un mejor resultado, un mejor precio en las licitaciones, donde hay una competencia bastante firme y consistente entre los empresarios. Esto también redunda en un precio razonable.

El señor senador habló de otras inversiones que fueron anunciadas en aquel entonces. Antes de pasar a hablar del puerto, me gustaría que el señor Setelich hiciera un repaso sobre lo que efectivamente estamos trabajando a nivel del ferrocarril. Es sabido que el llamado a licitación está a punto de adjudicarse, pero, mientras tanto, se ha venido trabajando en la reparación de las vías en el país, con un resultado que merece conocerse.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Según lo anunciado en el paquete de infraestructuras que el gobierno promovió, el compromiso inicial era de USD 360:000.000 y estaba basado principalmente en tres proyectos. Dos de esos proyectos fueron financiados por Focem. Obviamente hay un aporte local importante, pero también uno muy significativo del Focem de alrededor de USD 113:000.000. A su vez, esos proyectos se dividen en dos partes y una de ellas corresponde a lo que inicialmente era el proyecto de rehabilitación de las vías férreas entre Pintado y Rivera, lo que se conoce como Focem 1. Se piensa finalizar este proyecto este año y su ejecución ronda el 115 % porque hubo que aplicar fondos adicionales por las condiciones que tenía la vía. El monto total del proyecto era de USD 74:830.970 y esta es la cifra que se va a invertir. Hay que considerar que el tramo hasta Paso de los Toros –en la medida en que está afectado o incluido en el proyecto de ferrocarril central– se dejó de hacer una vez que se tomó la decisión de impulsar el ferrocarril central. A este respecto, ya se hicieron pequeñas inversiones. La inversión se va a concentrar en los 293 kilómetros que unen Paso de los Toros con Rivera. Como dije, se piensa finalizar ese proyecto este año –en este momento se están

terminando los trabajos en la zona de Rivera y de Paso de los Toros–, lo que va a permitir un nivel de servicio de la vía bastante más competitivo en todo ese tramo.

Otro de los proyectos financiado por Focem refiere a la rehabilitación de 327 kilómetros entre Piedra Sola y Salto Grande para unir toda la línea de Montevideo a Rivera con el puente que cruza a través de la represa hacia Argentina. El Focem tiene por cometido la integración regional, la inversión en obras de infraestructura que integren la región. Inicialmente se previó que el proyecto tuviera una duración de 24 meses, pero tiene un atraso significativo. Hoy en día está en el entorno del 43% de ejecución, y suponía una inversión de USD 127:300.000. Quiere decir que, sumando estos dos proyectos, estamos hablando de USD 202:000.000. Pensamos que los dos –el de Vías Férreas 1, que se terminaría este año, y el de Vías Férreas 2, que es el que nos une con la frontera con Argentina– van a terminarse dentro del período.

También estaba previsto el proyecto de participación público privada Algorta-Fray Bentos, que totalizaba el monto de USD 360:000.000. En cuanto a este proyecto, se hizo la licitación, pero después no se avanzó y quedó suspendido.

Por otro lado, como los señores senadores saben y es un asunto de público conocimiento, viene avanzando el proyecto «Ferrocarril Central», que es por un monto bastante más significativo. Según el análisis inicial que se hizo, se había previsto un precio de oficina del entorno de los USD 880:000.000. En cuanto a la oferta, no recuerdo exactamente la cifra, pero es de unos USD 827:000.000. Este proyecto también se realiza por el mecanismo de participación público privada –el ministro ya se refirió a él–, pero requiere un nivel de inversión bastante mayor. O sea que si se ejecutara en el quinquenio, sin duda superaría los USD 360:000.000 de inversión en ferrocarril.

Es de hacer notar que el 2 de setiembre pasado se hizo la apertura del sobre 3 de ese proyecto. Todavía requiere el análisis del Ministerio de Economía y Finanzas, dar vista, pasa al Tribunal de Cuentas, y luego se pasaría a la fase de cierre financiero, que es el mayor desafío que tiene el recorrido de esta obra. La idea es tratar de iniciar los trabajos en la primera mitad del año próximo. Sin duda, es una exigencia bastante importante, pero es el cronograma que tenemos planteado.

SEÑOR MINISTRO.- Tengo aquí la planilla relativa al conjunto de puentes y está planificada la necesidad del refuerzo. Seguiremos trabajando para ir concretándolos. Muchas veces he dicho que no me gusta tocar el bombo, pero hay trabajo y creo que vamos a seguir avanzando bien y que vamos a dejar encaminado el tema vialidad.

El señor subsecretario se refirió a los asuntos vinculados con los trabajos de infraestructura ferroviaria.

Quisiera hacer una referencia al tema puertos, área en la que andamos bien. Desde luego, el tiempo es un gran adversario que siempre tenemos. Seríamos muy buenos si lográramos realizar todo lo que nos proponemos y, además, en los plazos planificados. Se producen desfasajes en el tiempo, y el tiempo vale y mucho. Tal vez cuando uno se va poniendo viejo, lo valora más.

Estoy convencido de que en el quinquenio vamos a superar las cifras que se establecieron, es decir, esos USD 500:000.000. Y vamos a superarlo largamente. Digo esto porque, en primer lugar, esos USD 500:000.000 incluían obras públicas y privadas, obras de la Dirección Nacional de Hidrografía y obras de la Administración Nacional de Puertos.

No sé si dará el tiempo para ver la presentación realizada por la Dirección Nacional de Hidrografía. De ser posible, ellos repasarían las obras que se están realizando –y prácticamente terminando– en Piriápolis, en Punta del Este –allí se están reparando dos de las marinas–, en La Paloma –en ese lugar también están en pleno trabajo–, en Carmelo, en Juan Lacaze y en Nueva Palmira. Todas esas son un conjunto de obras de las que se habla poco, pero están en marcha.

Además, con relación al puerto Capurro, después le voy a pedir a mi compañero que nos diga exactamente en qué etapa está. La verdad es que ha costado por una serie de circunstancias, algunas de ellas ajenas a la ingeniería. Pero el proyecto está en marcha.

El muelle C se está culminando. Se prevé que va a estar terminado en mayo del año próximo.

El viaducto ya está adjudicado. Esta obra es una contribución del puerto a la ciudad y al relacionamiento con la ciudad, pero también es un factor ordenador del funcionamiento del puerto con la reubicación de las balanzas y la definición del acceso por el norte en esas zonas que se están rellenando. Las obras están en marcha y el viaducto ya está adjudicado. Hay un consorcio de empresas que finalmente va a ser el que realizará la obra. Posiblemente lo tengamos en marcha antes de fin de año.

Además, tenemos las inversiones privadas. El puerto de Montevideo en este momento está analizando proyectos de distinto tipo, cuyas inversiones superan los USD 1.000:000.000; es mérito del puerto, virtud de la actividad portuaria nacional que hace que existan iniciativas privadas presentadas por parte de Mediterranean Shipping Company, una sociedad anónima que pertenece al grupo UPM. Asimismo, hay anuncios de parte de Obrinel, la terminal de granos, para promover determinadas obras de ampliación de sus capacidades, de su inversión. Está el planteo de parte de TCP en cuanto a la prórroga de su concesión, algo que se está discutiendo sobre la base de aumentar las inversiones a realizar en actividades vinculadas a la Administración Nacional de Puertos.

Entonces, efectivamente, más allá del tiempo, de los problemas y de dónde pasamos la raya, la potencialidad del puerto de Montevideo se refleja; no es un mérito nuestro, sino de la actividad, de cómo se ha venido abriendo camino la actividad portuaria, que hace que existan muchas ofertas; muchas de ellas se van concretando y, por lo tanto, las inversiones van constituyendo este volumen.

Estos son comentarios vinculados a los asuntos que tienen que ver directamente o indirectamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El ingeniero Díaz puede informar sobre el puerto Capurro, y también, si lo desea, hacer algún otro comentario.

SEÑOR DÍAZ.- La situación al día de hoy respecto al puerto Capurro es la siguiente.

En la última sesión del Directorio –que se realizó la semana pasada–, dimos por aceptados los trabajos que presentaron, que nos estaban, de alguna manera, debiendo. Concretamente, tenían que ver con el proyecto ejecutivo y los planes del proyecto medioambiental. En esa misma instancia rechazamos el monto al que llegaba el proyecto y abrimos una posibilidad de mejora del proyecto. Si bien se mantienen los precios unitarios, que incluían la cotización original, queremos ajustar el lugar de vertido, etcétera. Se trata de algunos aspectos que minimizan o tiran abajo el precio de escritorio al que se está llegando.

Ya recibimos la nota de la empresa en la que acepta las nuevas condiciones, de manera que a la brevedad estaremos levantando las restricciones sobre ese proyecto y empezando a trabajar. La perspectiva es que en el mes de octubre ya estemos armando obrador y empezando obra en un corto plazo. Sí tuvimos un gran trancazo por la constitución de las empresas y por la forma en que habían presentado su documentación, pero el final de la historia es que por unanimidad de los directores aprobamos lo que se había entregado, lo dimos por bueno y rechazamos, también en conjunto los tres, el precio al que se había llegado. Vamos a buscar una nueva solución, pero en el marco de lo posible. De manera que para nosotros es una buena noticia.

SEÑOR HEBER.- Simplemente quisiera solicitar al señor ministro que nos haga llegar los números que manejó y que dijo que tenía en las planillas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no hay más preguntas por parte de los señores senadores, agradecemos muchísimo al señor ministro, al señor subsecretario y a todo su equipo, por la paciencia con que han respondido nuestras inquietudes.

Se levanta la sesión.

(Son las 17:36).